إنترناشيونال نت

إنترناشيونال نت

NET International

INTERNATIONAL NET

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

إنترناشيونال نت نوفمبر 2006 / شوال 1427

International Net November 2006a / Shawwal 1427

- Port Said Tunnel
- زياد بهاء الدين لإنترناشيونال
- ملفات وخبراء .. خصخصة الموانى المصرية بين التأييد والتنديد
- أوراق إستراتيجية .. دروس مستفادة من الحرب الإسرائيلية - اللبنانية فى المجال البحرى يوليو - أغسطس ٢٠٠٦
- الهجرة الغير شرعية .. إلى أين ..؟
- الأهمية الإقتصادية لظهير ميناء شرق بورسعيد
- الإستثمار فى مصر المحروسة الأصل والصورة



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل – سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير
* ربان أحمد بدوى (+2) 0123184320
* سهير خميس (+2) 0129326936
* شرين جلال (+2) 0106929403
* صفاء القلاوى (+2) 0103954631
* عبد الرحيم مصطفى (+2) 0124614924
* ميادة محمود (+2) 0122833584
* ياسمين عبد المجيد (+2) 0129077337

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
0096394239440
فاكس 0096343714536

* السعودية – جدة
تليفون: (6369985) - (2) - (+966)
فاكس: (6369459) - (2) - (+966)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

توزع فى جميع أنحاء العالم

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير



البرنامج النووى السلمى المصرى

إن البرنامج النووى السلمى المصرى له تاريخ طويل يعود لعام 1955 عندما أنشئت مصر لجنة الطاقة الذرية برئاسة جمال عبد الناصر، وفى عام 1957 كانت بداية مؤسسة الطاقة الذرية التى أدت إلى التفكير فى توليد الكهرباء وتحلية مياه البحر، وفى عام 1964 قامت مصر بطرح مناقصة عالمية لإنشاء محطة نووية لتوليد الكهرباء إلا أن هزيمة عام 1967 تسببت فى إيقاف هذا المشروع، وبعد حرب 1973 تم إنشاء هيئة المحطات النووية لتوليد الكهرباء طبقاً للقانون رقم 13 لسنة 76، وتم اختيار الضبعة موقعاً لإنشاء محطات نووية فيها إلا أن حادثة تشرنوبيل التى وقعت فى الإتحاد السوفيتى عام 1986 أوقفت المشروع: وقد أكد الخبراء على أن مصر فى حاجة إلى 20 محطة نووية خلال العشرين عاماً القادمة لإمكان تحلية مياه البحر، وإنقاذ مصر من أزمات الكهرباء والمياه المتوقعة خاصة وأن هذا هوالاتجاه السائد فى العالم.

لقد طالب الرئيس محمد حسنى مبارك فى ختام المؤتمر الرابع للحزب الوطنى البدء فى وضع إستراتيجية جديدة متكاملة للطاقة النووية لإستخدامها فى الأغراض السلمية، ولذا أصدر الدكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة تعليماته بضرورة الإستمرار فى إستكمال الدراسات وتحديثها دورياً أولاً بأول، وإعداد الكوادر البشرية وتدريبها ليكونوا على دراية بالتطورات الحديثة فى مجال التوليد النووى . إن مصر لديها أكثر من توقع مناسب لإقامة المفاعلات النووية، وقد جاء فى تقرير لوكالة الأنباء الفرنسية أنه بالرغم من تصاعد حجم الخطر النووى الإسرائيلى والقلق الدولى بالنسبة لبرنامج إيران النووى ، وتخطيط تركيا لبناء ثلاث محطات للطاقة النووية بحلول عام 2012 فإن الأمر المتوقع هو دخول مصر السباق النووى واستئناف الأبحاث النووية المصرية بشفافية وعلانية كاملة مع الإلتزام بالشرعية الدولية وقوانينها، بجانب الإستعداد بكل قوة للصعوبات السياسية المتوقعة، وتهيئة الرأى العام المصرى بمتطلبات الدخول فى معترك الطاقة النووية السلمية وخاصة الاحتياجات الفعلية لهذا المشروع خلال السنوات العشرين المقبلة، وبالإطار القانونى الدولى الذى يمنح مصر الحق فى الحصول على الطاقة النووية السلمية بالتعاون مع القوى الكبرى وحسب بروتوكولات التفتيش والتحقيق التى تقوم بتطبيقه الوكالة الدولية للطاقة الذرية خاصة وأن من أهم الأسباب الدافعة لإستخدام الطاقة النووية إرتفاع تكاليف الطاقة الناتجة عن النفط الذى أصبح لا يكفى إلا لسنوات معدودة، هذا بجانب أن المحطات النووية من الأجيال الحديثة يتوفر بها عنصر الأمان وزيادة العمر الإفتراضى لها الذى وصل إلى 60 عاماً بعدما كان 30 / 40 عاماً فقط.

ومن أولى خطوات البدء فى تنفيذ مشروع استخدام الطاقة النووية فى مصر الإجتماع الأول الذى عقده المجلس الأعلى للطاقة برئاسة الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء حيث تقرر تشكيل مجموعة وزارية مصغرة تضم 5 وزراء مهمتها القيام بوضع محددات سريعة لكيفية التحرك نحو البديل النووى مع تصوراتها حول هذا المشروع، والبدء فوراً فى دراسة هذا البديل نظراً لتزايد الحاجة إليه فى مصر بعدما أصبح معدل الاستهلاك يفوق معدل النمو.

وقد عرض أحمد يونس وزير الكهرباء فى الاجتماع تقريراً أوضح فيه أن مصر تعد من أفضل الدول المماثلة لها من حيث إستغلال الكهرباء، وأن هناك حاجة لإمكانية اللجوء إلى البدائل غير التقليدية مثل الطاقة النووية نظراً لتوافر عنصر الأمان بها، واستعرض الاجتماع تقريراً من وزير البترول أشار فيه إلى أن السوق المصرية استهلكت ما قيمته 20 مليار دولار بالأسعار العالمية فى العام كالماضى 2005 / 2006 من الغاز والبتروكيماويات، كما أن نسبة النمو فى قطاع الغاز زادت بنسبة 50% ليصل إحتياطى مصر من الغاز إلى 67 تريليون متر مكعب، وأن هذا الاحتياطى يكفى لمدة 35 عاماً . وقد حدد رئيس الوزراء خلال الاجتماع وظيفة المجلس الأعلى للطاقة التى تنحصر فى وضع سياسات الطاقة فى مصر والنظر فى إسلوب تنفيذها ومتابعاتها دورياً ومساعدة الجانب التنفيذى .

*****

لما كان الأمر يقتضى الاستخدام السلبى للطاقة النووية فلابد من دراسة كل خطوة جيداً خاصة وأن مصر لديها الخبرات والكوادر المؤهلة التى تمكنها من تنفيذ هذا المشروع وتوفير ضمانات الأمان له، كما أنه من الواجب على العلماء المصريين المهاجرين فى الخارج والمتخصصين فى مجال الطاقة النووية العودة إلى وطنهم للاشتراك فى تنفيذ هذا المشروع الحيوى ، والعمل بجانب الخبرات الأجنبية مع الأجهزة التكنولوجية الحديثة لأن شبابنا فى النهاية هو وحده الذى سيشغل المحطات ويقوم بأعمال الصيانة لها .

عاصم السيد أحمد



MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY

ISPS

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives

Render best services and facilities to container vessels.

Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.

Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology

Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
  - 2 Mobile Cranes.
  - 6 Transtainer (RTG).
  - 34 Reach Stacker.
  - 47 Tractors & Semi-trailers

Inland terminal area: 50000m2

Terminal capacity: 6000 TEU

LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 / 002 066 3220419 P.O.Box : 1239

حركة الموانى المصرية خلال شهر أغسطس 2006

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال أغسطس 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	مكورات حديد	أسمدة	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمال	حاويات	ترانزيت	الإجمال	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	194.25	381.91	67.02	-	-	4.69	50.52	698.39	65.28	238.68	1002.35	282
بورسعيد	1.00	56.25	13.17	3.84	-	28.52	-	102.78	81.72	335.51	520.01	506
شرق بورسعيد	0.74	-	-	-	-	-	-	0.74	11.23	604.80	616.77	102
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36
السويس	4.94	6.48	0.03	-	-	2.88	-	14.33	-	-	14.33	40
الأدبية	110.03	57.87	0.09	-	37.40	0.01	83.35	288.75	2.40	-	291.15	60
سفاجا	0.98	0.13	88.67	-	-	1.01	-	90.79	-	-	90.79	57
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
نويبع	8.02	0.31	0.18	0.02	1.53	0.53	0.25	10.84	-	-	10.84	137
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	94.51	49.61	144.12	27
الإجمال	319.96	502.95	169.16	3.86	38.93	37.64	134.12	1206.62	255.14	1228.60	2690.36	1251

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

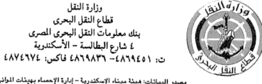
بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال أغسطس 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	مكورات حديد	أسمدة	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمال	حاويات	ترانزيت	الإجمال	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	17.44	9.39	351.94	-	73.32	30.64	77.96	560.69	53.33	214.32	828.34	282
بورسعيد	4.00	1.98	6.98	-	-	-	-	12.96	79.89	314.29	407.14	506
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	32.28	630.34	662.62	102
العريش	-	-	131.83	-	-	-	-	131.83	-	-	131.83	36
السويس	1.68	8.4	2.01	0.01	-	1.47	-	13.57	-	-	13.57	40
الأدبية	79.79	-	67.62	-	51.87	0.49	-	199.77	3.52	-	203.29	60
سفاجا	2.59	6.55	157.89	-	-	0.48	-	167.51	-	-	167.51	57
الحمراوين	-	-	70.76	-	-	-	-	70.76	-	-	70.76	2
أبو الغصون	-	-	-	-	12.44	-	-	12.44	-	-	12.44	2
نويبع	26.55	2.38	1.14	0.48	-	1.26	1.11	32.92	-	-	32.92	137
السخنة	8.01	-	68.07	-	-	-	-	76.18	64.26	-	140.34	27
الإجمال	140.06	28.7	858.24	0.49	137.63	34.34	79.07	1278.53	233.28	1158.95	2670.76	1251

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال أغسطس 2006

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمال
	وارد	صادر	إجمال	وارد	صادر	إجمال	
دمياط	7117	4895	12012	29587	26898	56485	68497
بورسعيد(غرب)	8824	11302	20126	33843	33470	67313	87439
شرق بورسعيد	1500	2726	4226	73423	74158	147581	151807
الأدبية	433	226	659			0	659
السخنة	9711	14882	24593	5094		5094	29687
الأجمالى	27585	34031	61616	141947	134526	276473	338089



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر البيانات: هيئة ميناء الإسكندرية - إدارة الإحصاء بهيئات الموانى

أجندة إنترناشيونال

* يجتمع يوم 2 نوفمبر الجارى بالقاهرة مجلس الأعمال المصرى / الكورى الذى يشارك فيه المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة والسفير الكورى فى القاهرة، ويحضر الاجتماع رؤساء وممثلى 26 شركة كورى كبرى تعمل فى مختلف القطاعات الإقتصادية والصناعية.
* **يقام بمدينة أولدنبورج الألمانية معرض الدورة الثانية والثلاثين لكتب الأطفال فى الفترة من 4 إلى 13 نوفمبر الجارى تحت رعاية السيدة سوزان مبارك وذلك تقديراً لدورها فى مجال تعليم الأطفال والشباب ومحو الأمية والدفاع عن حقوق هذه الفئة.**
* **يعقد يوم 3 نوفمبر الجارى بالصين مؤتمر وزراء خارجية الدول المشاركة فى أعمال القمة الصينية الأفريقية المزمع عقدها يومى 4 و 5 من نفس الشهر، ويشارك فى القمة أكثر من 35 من رؤساء دول القارة الأفريقية.**
* تقرر إقامة الدورة السابعة للمعرض التجارى العربى الأفريقى فى الفترة من 4 إلى 13 نوفمبر الجارى بالقاهرة حيث تعرض كبريات الشركات المصرية أرقى وأجود وأحدث ما وصلت إليه الصناعة المصرية من تقدم ورقى.
* تعقد ندوة فى دبى يومى 8 و 9 نوفمبر الجارى لمناقشة تأهيل اليمن للإندماج فى الاقتصاد الخليجى بمشاركة مسئولين وخبراء من الجانبين، وذلك إستكمالاً للندوة التى عقدت بصنعاء أخيراً.
* يلقى الرئيس **محمد حسنى مبارك** - فى الاجتماع المشترك لمجلس الشعب والشورى - خطاباً سياسياً هاماً يوم 11 نوفمبر الجارى وذلك بمناسبة إفتتاح الدورة البرلمانية الجديدة، ويتناول قضايا العمل الوطنى فى المرحلة المقبلة، وإستكمال مسيرة الاصلاح السياسى التى تتضمن تعديلات دستورية واسعة، ودعم مسيرة الديموقراطية، وتوسيع نطاق المشاركة الشعبية والحزبية فى دفع عجلة التنمية.
* تبدأ أعمال اللجنة العليا المشتركة المصرية الأردنية باجتماع الخبراء بالقاهرة يوم 13 نوفمبر الجارى حيث تتم مناقشة جميع أوجه التعاون بين البلدين وسبل تطويرها.
* تقرر عقد الاجتماع الرابع لمجموعة العمل المالى للشرق الأوسط وشمال أفريقيا «المينافاتف» فى دولة الإمارات العربية المتحدة بمدينة العين فى الفترة من 13 إلى 15 نوفمبر الجارى حيث ستتم مناقشة عدد من القضايا المهمة المتعلقة بمجال مكافحة جرائم غسيل الأموال وتمويل الأرهاب.
* **يقوم آس أرناثان رئيس سنغافورة بزيارة رسمية لمصر فى الفترة من 14 إلى 16 نوفمبر الجارى، وذلك تلبية لدعوة من الرئيس** حسنى مبارك، **وسيجرى الرئيس السنغافورى خلال زيارته مباحثات مهمة مع الرئيس** مبارك **تتناول القضايا الدولية والإقليمية ذات الاهتمام المشترك.**
* تنظم وزارة الدولة المصرية لشئون البيئة بالتعاون مع الاتحاد الأوروبى الإجتماع الوزارى الأورومتوسطى الثالث للبيئة المقرر عقده بالقاهرة يوم 20 نوفمبر الجارى، وذلك بهدف تنظيف منطقة البحر المتوسط من مصادر التلوث الأساسية.
* **تجرى الانتخابات البلدية والنيابية الجديدة بالبحرين فى 25 نوفمبر الجارى، كما ستجرى الانتخابات للبحرين فى الخارج بالسفارات والقنصليات والبعثات الدبلوماسية البحرينية يوم 21 نوفمبر الجارى.**

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر أغسطس 2006

البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	22136	60550	7551	23108	4274	0	117619
مغادرة	0	38677	88127	7531	30680	2614	12899	180528
الإجمالى	0	60813	148677	15082	53788	6888	12899	298147

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال أغسطس 2006

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	157	49	14	34	22	30	7	32	19	0	0	364
سفن صب جاف	0	0	24	4	0	2	1	5	4	0	5	0	0	45
سفن صب سائل	0	0	18	10	0	0	0	24	0	0	2	0	0	54
حاويات	0	0	80	92	87	0	3	1	16	0	2	0	0	281
سفن ركاب وسياحة	0	0	1	32	0	0	14	0	0	66	29	18	137	297
أخرى	0	0	2	318	1	0	0	0	0	0	0	0	0	321
إجمالى عام	0	0	282	505	102	36	40	60	27	98	57	18	137	1362

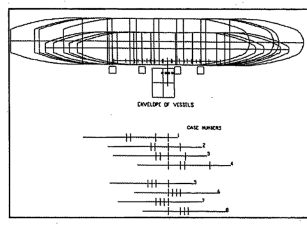
هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

العناصر الأساسية للتخطيط الفعال لأرصفة تداول الأجيال الحديثة لناقلات الغاز المسال

Main Items of Efficient Planning for Modern LNG Handling Berths

م. محمد رمزي عوض "مهندس شواطىء وموانىء"

تعتبر عملية تخطيط أرصفة المناولة المتكاملة للناقلات (LNG) "Lilqified Natural Gas" وخاصة الناقلات ذات الأبعاد الكبيرة للأجيال الحديثة منها (Supertankers)، من الأعمال الدقيقة والتي تحتاج إلى خبرة هندسية كبيرة فى هذا المجال. وتشمل عملية التخطيط مجموعة من الأجزاء الأساسية، وهي دولفينات الرسو (Berthing Dolphins)، شاملة الأبعاد الأساسية، ومنسوب قمة السطح، واختيار المواقع المناسبة ودولفينات الرباط (Mooring Dolphins)، واختيار المواقع المناسبة وسقالة الرسو (Berthing Platform)، وأخيرا الإختيار المناسب لفنادر الحماية (الحاميات - Fenders) تبعا للطاقة المتوقعة (Berthing Impact Energy) من الناقلات التصميمية ذات الأبعاد القصوى المنتظر رسوها بالمحطة. وتجرى عملية التخطيط عالميا تبعا لنوعين أساسيين من المواصفات، الأولى هي المواصفات البريطانية (BS)، والثانية هي مواصفات الإتحاد العالمي لشركات البترول (OCIMF). وبتطبيق هذه المواصفات معا (للتأكيد) يتم الحصول على تخطيط فعال لمناولة ناجحة وآمنة لناقلات الغاز المسال (LNG).



شكل (1) المغلف التصميمى للسفن التصميمية ذات الأبعاد القصوى و الدنيا مع الأخذ فى الإعتبار ترحيل مانيفولد التغذية و إزاحة الرسو

البيانات الأساسية المطلوبة فى عملية التخطيط

هناك مجموعة من البيانات الأساسية اللازمة لعملية التخطيط لمكونات وحدة المناولة لناقلات الغاز المسال (LNG)، و هذه البيانات تشمل كلا من البيانات الطبيعية (Environmental Conditions) والبيانات الأساسية للناقلات التصميمية ذات الأبعاد القصوى و الدنيا (Maximum and Minimum Design Vessel). وتلك البيانات التصميمية نلخصها فيما يلي:

البيانات الطبيعية المطلوبة فى عملية التخطيط

- منسوب المياه الأعلى (H.H.W.L) مقاسا من منسوب المقارنة (CD, Chart Datum).
- منسوب المياه الأدنى (L.L.W.L) مقاسا من منسوب المقارنة (CD, Chart Datum).
- الإرتفاع التصميمي للمياه فى العاصفة (Design Storm Surge Setup).
- إرتفاع سطح البحر (Sea Rise).
- إرتفاع الموجة التصميمي لأقصى لمدة 50 سنة سابقة (Design Wave).

الخصائص الأساسية المطلوبة للناقلات التصميمية

- إزاحة السفينة التصميمية (طن).
- الطول الكلى للسفينة LOA التصميمية (متر).
- الطول المتعامد للسفينة التصميمية LBP (متر).
- العمق الفارغ للسفينة التصميمية (متر).
- بعد فتحة التحميل/التفريغ من جانب السفينة التصميمية (متر).
- إزاحة فتحة التحميل/التفريغ من المقدمة / المؤخرة (متر).
- طول الجسم المتوازى للسفينة التصميمية (متر).
- الغاطس الأقصى للناقلات التصميمية (متر).
- الغاطس الأدنى للناقلات التصميمية (متر).
- عدد أحبال "خطوط" الرباط (حبل).
- سرعة الرسو (متر/ثانية).
- زاوية الرسو للناقلات التصميمية (درجة).
- إزاحة الرسو من محور السقالة (متر).

المكونات الأساسية لأرصفة تداول الأجيال الحديثة للناقلات LNG

لإجراء عملية تخطيط سليمة فإنه يلزم تحديد المكونات الأساسية المطلوبة لوحدة المناولة، وهي كما يلي:

1 – دولفينات الرسو (Berthing Dolphins)، شاملة الأبعاد الأساسية ومنسوب قمة السطح واختيار المواقع المناسبة.

2 – دولفينات الرباط (Mooring Dolphins)، شاملة الأبعاد الأساسية ومنسوب قمة السطح واختيار المواقع المناسبة و ذلك بناء على "ظل الرباط التصميمي المتوقع" (Design Mooring Shadow).



شكل (3) دولفينات الرسو لناقلات الغاز المسال (Berthing Dolphins).

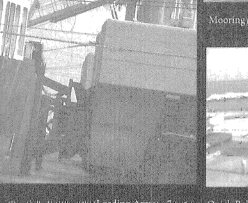
VESSEL	CONDITION		DECK LEVEL
BIG	BALLAST	H.A.T.	+26.25m CD
BIG	LADEN	L.A.T.	+20.90m CD
SMALL	BALLAST	H.A.T.	+14.25m CD
SMALL	LADEN	L.A.T.	+8.87m CD

شكل (2) حدود المواصفات البريطانية لحساب مناسيب قمة دولفينات الرسو



شكل (4) دولفينات الرباط لناقلات الغاز المسال (Mooring

شكل (9) التفاصيل الإنشائية الأساسية لقواعد دولفينات الرسو.





شكل (5) الهوكات سريعة الإنطلاق (.Quick Release Hooks)

شكل (7) (Loading Arms) لناقلات الغاز المسال أزرع التحميل



شكل (10) التفاصيل الإنشائية الأساسية لسقالة الرسو



شكل (6) سقالة الرسو لناقلات الغاز المسال (Berthing Platform).

شكل (8) (Unloading Arms) لناقلات الغاز المسال أزرع التفريغ

شكل (11) التخطيط النهائي لمحطة

3 – سقالة الرسو (Berthing Platform)، شاملة الأبعاد الأساسية ومنسوب قمة السطح وإختيار الموقع المناسب.

4 – فنادر الحماية (الحاميات – Fenders) و يتم إختيارها تبعا للطاقة المتوقعة (Berthing Impact Energy) من الناقلات التصميمية ذات الأبعاد القصوى المنتظر رسوها بالسقالة.

والأشكال من رقم (1) و حتى رقم (11) توضح أهم العناصر الأساسية التخطيطة والتنفيذية لأرصفة تداول الأجيال الحديثة لناقلات الغاز المسال.

إختيار الحاميات تبعا لطاقة الرسو القصوى

لإمكان التصميم والاختيار المناسب للحاميات (Fenders) المثبتة على دولفينات الرسو (Berthing Dolphins) فإنه لا بد من دراسة سلوك السفن التصميمية (وخاصة ذات الأبعاد التصميمية القصوى) أثناء عملية الرسو، وتعتبر سرعة الرسو (Berthing Velocity) من أهم العوامل الحرجة لتصميم السقالة (وخاصة المثبتة على خوازيق) وكذلك تصميم واختيار الحاميات (Fenders). وتضع المواصفات العالمية حدودا متوسطة لهذه السرعة (حوالي 0.10 م/ث) وحتى (0.15 م/ث) لضمان الرسو الآمن للناقلات وسلامة دولفينات الرسو من الدمار الناتج عن شدة الإصطدام في الوقت نفسه.

التوصيات الواجب مراعاتها قبل التنفيذ

هناك بعض التوصيات الهامة الواجب مراعاتها خلال مرحلة ما قبل التنفيذ. فلابد من إستخدام نموذج (رياضي/فيزيائي) ويفضل الفيزيائي لإمكان دراسة كفاءة التخطيط المقترح. وبالإضافة إلى ذلك، فإنه يلزم عمل دراسة بيئية متكاملة تبعا للقوائم البيئية العالمية المتعارف عليها (Checklists) لدراسة تأثير محطة مناولة (LNG) على منطقة المشروع.

البقاء لله

أسرة تحرير المجلة

تنعى بمزيد من الحزن والأسى

علم من أعلام قيادات الغرفة التجارية بالأسكندرية

المغفور له بإذن الله تعالى

الأستاذ محمد فتحي محمود

وكيل أول الوزارة

أمين عام الغرفة التجارية الأسبق

وأمين الصندوق الأسبق

وتشاطر كل من الأستاذ هاني محمود

والأستاذة هبة محمود بالإدارة المالية بالغرفة

والأساتذة مصطفى عبد العزيز

أحمد جمال

بهاء راجح

الأحزان في وفاته، وأسكنه الله فسيح جناته

وألهم آله الصبر والسلوان



المدرسة البحرية

محظوظ من التحق بالعمل البحرى التجارى أو العسكرى فى الزمن الماضى ، فقد كان كل شئ على أصوله! الضباط البحريون – عسكريون كانوا أو تجاريون – كان لكل منهم سفينتهم (مدرستهم).

"نفتس" و "عبد المنعم" هما سفينتا الضباط البحريين العسكريين والتجاريين، يلتحق الضابط البحرى للتعليم على السفينة المخصصة له، يهيأ له فى أثناء التعليم كافة سبل التدريب. يعيش فى حالة كالتى تصبح بعد ذلك مستقبله كله. يتدرب ويتعلم ويعرف أن هذا هو المجال الذى سيقضى فيه عمره. فإذا انتقل من مرحلة التعليم والتدريب إلى مرحلة العمل لم يجد نفسه غريباً، بل ألف وأتلف مع مستقبله فى السجن الحديدى العائم الذى سيستقله باقى حياته العملية. وماذا عن الأفراد دون درجة الضباط؟

نعم كان لهم نفس الحظ والحق والدرجة من الاهتمام. كانت لهم السفينة/ المدرسة "الفاروقية" سفينة شراعية رابضة على الرصيف بها كل ما قد يكون فى السفن البحرية، وأمامها على الرصيف مبنى الفصول الدراسية للتلاميذ.

من كان هؤلاء التلاميذ؟

كانوا أبناء البحارة العاملين على السفن (وأبناء حى رأس التين والأنفوشى) وبعض أبناء محرم بك والإسكندرية ممن عرف ذووهم طريقة الالتحاق بهذه المدرسة.

تخرج من هذه المدرسة (الفاروقية) أجيال من رجال البحر الأشداء ذوو الخلق القويم والانضباط الشديد والدراية الواعية بكل فنون البحر. كان التعليم يجعل من البحر دينهم ودنياهم وأملهم وحبهم وغاية سعادتهم.

منذ بداية هذا العام تكونت جمعية بحرية بغرض تقديم نوع من المعرفة والمعاونة لمن يتصل عملهم بالنقل البحرى .

وقد عقدت عدة اجتماعات وكان من أهم أهداف المجتمعين إعادة إنشاء الفاروقية، وقد تناقشنا طويلاً وبمنتهى الجدية فى اجتماعات هذه الجمعية وبدأنا نرتب الخطوات. وفى هذه الأثناء علمت بأن نفس الفكرة قد بدأت تتبلور على الأخ الدكتور أحمد رجب عن طريق جمعية رجال الأعمال.

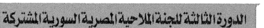
وتأكداً من أن الجميع فى هذا المجال سيراعى ضميره ويبذل جهده فى سبيل الصالح العام فقد أخطرت هذه الجمعية بتجميع جهودها مع جهود الدكتور رجب والعمل سوياً فى نفس الاتجاه كل بما يملك من فكر وجهد وصلات طيبة فى المجتمع.

ولكن أنوه هنا وأتمنى أن يستمع لى كل من سيسهم فى هذا الجهد؛ هذه المدرسة يتوجب أن تقام على البحر وجزء منها فى الماء والجزء المقابل على اليابسة. يعنى تماماً كما كان فى الفاروقية الرائدة والتى أبيدت بفعل مجهول.

أرجوكم حتى يتحقق الغرض من إنشاء رجال (بحارة) بمعنى الكلمة منتمين إلى البحر. حياتهم وديدنهم أن يكونوا مع السمك لكن على ظهر الماء. أرجو أن تكون على هذا المنوال وأن يكون معظم تلاميذها ومن لهم الأفضلية أبناء البحارة الفعليين العاملين على السفن والذين يفنون حياتهم فى البحر.

وإلى اللقاء عند اللقاء للمناقشة القادمة بشأن المدرسة البحرية.

الدورة الثالثة للجنة الملاحية المصرية السورية المشتركة



انطلاقاً من الروابط الأخوية بيم الشعبين الشقيقين المصرى والسورى، وتطبيقاً لنص المادة الحادية والعشرين من إتفاق النقل البحرى بين الحكومتين المصرية والسورية الخاصة بتشكيل لجنة ملاحية مشتركة لمتابعة تنفيذ الاتفاق وتبادل المعلومات والآراء فى المسائل ذات النفع المشترك وبحث الموضوعات الملاحية الأخرى؛ عقدت الدورة الثالثة للجنة الملاحية المشتركة بمقر قطاع النقل البحرى بالإسكندرية خلال الفترة من 27 إلى 30 أغسطس 2006، حيث رأس السيد اللواء/ مختار عمار – رئيس قطاع النقل البحرى الجانب المصرى بينما رأس الجانب السورى السيد الدكتور/ عماد الدين عبد الحى – معاون السيد وزير النقل السورى لشئون النقل البحرى.

وقد تمثلت أهم النقاط التى تم الاتفاق عليها بين الجانبين، وتم بالفعل اتخاذ بعض الخطوات العملية لتنفيذها فيما يلى:

1 – إنشاء موقع إلكترونى لتلاقى الشاحنين والناقلين العرب، حيث بادرت الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى (مارترانس) بإنشاء الموقع الذى يعد نواة لموقع الكترونى عربى ضخم على شبكة المعلومات الدولية يهدف لدعم وتنشيط التجارة البينية بين الدول العربية، وتسهيل تبادل المعلومات والبيانات بين الجهات المعنية. الأمر الذى يمكن أن يشكل (فى حالة نجاحه) بديلاً فعالاً للخط الملاحى العربى المقترح إنشاءه بين الدول العربية.

2 – قام الجانب المصرى بعرض اقتراح الشركة المصرية للملاحة البحرية إنشاء شركة مشتركة بين الجانبين تسهم فيها الشركة المصرية بسفينتين، على أن يقوم الطرف السورى بالمساهمة بشكل عينى أو نقدى، وفى نفس السياق أفاد الجانب السورى أن الشركة الحكومية السورية الأردنية للملاحة هى بصدد دراسة السماح بدخول شريك من القطاع الخاص، وأن الجانب اليمنى كان قد أعرب عن رغبته فى الدخول كشريك استراتيجى بالشركة، ووعد الوفد السورى بدراسة المقترح المصرى فى اجتماعات مجلس إدارة الشركة.

ومن الجدير بالذكر أن قطاع النقل البحرى كان قد طلب تعيين ممثل لغرفة الملاحة فى اللجنة، وأن الغرفة قد قامت بترشيح الدكتور/ أحمد سعد رجب للقيام بهذه المهمة.

مقترحات الغرفة بشأن البروتوكول النهائى للجنة المصرية اليونانية المشتركة

فى إطار التشاور المستمر بين قطاع النقل البحرى وغرفة ملاحة الإسكندرية، طلب السيد اللواء/ رئيس القطاع من الغرفة إبداء الرأى حول ما ورد بالبروتوكول النهائى للجنة المصرية / اليونانية المشتركة، وبالتحديد فيما يخص أنشطة النقل البحرى والصناعات المتصلة به فى هذه الاتفاقية، وقد تلخصت مقترحات الغرفة فيما يلى :

1 – الوصول إلى نظام يسمح بحرية الانتقال للأطراف المعنيين بهذه الاتفاقية وبالذات أعضاء المجتمع البحرى من القطاعين الخاص والعام الذين ستنشأ لهم مصالح مشتركة بينهم وبين نظائرهم فى الجانب اليونانى ونحدد وجوب أن نصل إلى صيغة تؤدى إلى حصول العضو (المعنى) على تأشيرة دخول اليونان خلال 24 ساعة من تقدمه إلى السفارة اليونانية بالقاهرة أو الإسكندرية أو بورسعيد أو غيرها، أو أن يتم بالتنسيق مع الجانب اليونانى للحصول على تأشيرة صالحة لمدة عام تجدد تلقائياً حتى يمكن إحياء النشاط بين الجانبين.

2 – تنمية أوجه التعاون بين البلدين فى مجال تشغيل محطات البحرية Terminals متعددة الأغراض خاصة وأنه فى الفترة الأخيرة اهتمت هيئة ميناء الإسكندرية بتدعيم هذا الاتجاه.

3 – تنمية التعاون بين التوكيلات الملاحية فى كل من البلدين بتوفير كافة المعلومات عن الخدمات التى تقدمها التوكيلات فى البلدين، وكذلك توفير المعلومات لكل من الطرفين عن البواخر وملاك السفن بالبلدين.

4 – وضع اتفاق بشأن نقل الحاصلات الزراعية – لأن اليونان تعتبر بوابة العبور لأوروبا خاصة فى نقل الحاصلات الزراعية – والعمل على توفير تسهيلات للجانب المصرى فى نقل هذا النوع من البضائع.

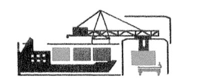
5 – العمل على إنشاء شركات ملاحية مشتركة بين البلدين.

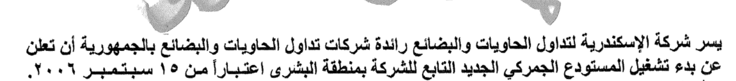
6 – بخصوص طلب الجانب اليونانى معاملة السلطات المصرية – هيئة السلامة البحرية لهيئة الإشراف اليونانى معاملة هيئات الدرجة الأولى – أياكس – فإن الغرفة ترى أنه حيث أن هيئة الإشراف اليونانية غير مصنفة من ضمن الأياكس فإنها لا يمكن أن تعامل معاملتها وإلا فما هو الفرق بين الهيئة الخاضعة للأياكس والهيئة غير الخاضعة؟

عن نشرة غرفة ملاحة إسكندرية

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبري
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع





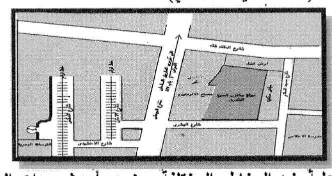


يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







- المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلى أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القبارى – الإسكندرية -تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس : ٥٤٥٦٦ A.C.H.UN فاكس : ٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com

دروس مستفادة من الحرب الإسرائيلى - اللبنانية فى المجال البحرى (يوليو - أغسطس 2006)



لواء بحرى / يسرى قنديل

يتحقق النجاح فى المعارك البحرية الحديثة بالجهود المشتركة بين القوات البحرية وباقى الأفرع الرئيسية للقوات المسلحة. ويحتاج القتال فى البحر إلى تحقيق توازن وتكافؤ بين التشكيلات البحرية لطرفى الصراع على أن يستغل كل طرف نقاط الضعف فى الطرف الآخر. وإن كسب المعارك البحرية الحديثة سيكون فى صالح الجانب الذى يمتلك تشكيلات بحرية ذات تكنولوجيا أفضل ووسائل قيادة وسيطرة آلية حديثة ومستوى عالى من التدريب وأخيراً أهمية توفر معلومات كاملة دقيقة فى الوقت الحقيقى. وفى حالة عدم التكافؤ والتوازن بين التشكيلات البحرية المتحاربة فعلى الجانب الأضعف أن يلجأ إلى الأعمال القتالية الغير تقليدية باستغلال عاملى المفاجأة والمبادأة لتحقيق نتائج مقبولة فى الطرف الأقوى. من هنا كان الصراع البحرى بين المقاومة اللبنانية الغير نظامية والبحرية الإسرائيلية بداية لتصور لأعمال قتال المقاومة المقبلة. وتعتبر المقومة اللبنانية فى حد ذاتها سبقاً جديداً فى مجال الحرب بين عناصر مقاومة وبين قوات بحرية نظامية بكفاءة دولة إسرائيل.

وسوف نستشهد بدروس مستفادة من أعمال قتال بحرية غير تقليدية دارت فى الثلث الأخير من القرن العشرين فى منطقة الشرق الأوسط.

ومن أمثلة هذه الحروب:

أولاً: أعمال قتال القوات البحرية المصرية فى حرب الإستنزاف وحرب أكتوبر:

1- جابهت القوات البحرية المصرية تحدياً فى التفوق الجوى والبحرى الإسرائيلى (سفن السطح طراز "سعر 3/2" - وسعر 4 المسلحة بصواريخ جبرائيل) والتعاون بين القوات الجوية وسفن السطح فى المعارك التصادمية.

2- كانت المعضلة التى واجهت القوات البحرية المصرية هى كيفية تحقيق خسائر فى الجانب الإسرائيلى فى ظل هذا التفوق (البحرى والجوى) فلجأت إلى استخدام عناصر من القوات البحرية لا تتأثر بالطيران وابتعدت بقدر الإمكان فى الدخول فى معارك تصادمية مع البحرية الإسرائيلية.

3- لجأت القوات البحرية المصرية إلى استخدام أسلحة تحت الماء للإبتعاد عن الطيران الإسرائيلى فاستخدمت الضفادع البشرية التى قامت بالإغارة على ميناء إيلات ثلاث مرات فى أقل من عام (من نوفمبر 69 إلى فبراير 1970) والإغارة على الحفار الإسرائيلى بميناء (أبيدجان) بساحل العاج. كما استخدمت القوات البحرية بكفاءة الألغام البحرية فى مدخل خليج السويس وقد قامت الضفادع البشرية والصاعقة البحرية ببث هذه الألغام بممر (شعب على) بمدخل خليج السويس مما أدى إلى غرق (2) ناقلة بترولية إسرائيلية.

4- قامت البحرية باستخدام لنشات الصواريخ فى عمل كمين بحرى بالقرب من جزيرة (نيلسون) أمام ميناء الإسكندرية للتصدى لزوارق الصواريخ الإسرائيلية خلال حرب أكتوبر (73).

5- الدفاع الساحلى باستخدام الصواريخ الساحلية طراز سوبكا للتعامل مع الأهداف البحرية الإسرائيلية عند اقترابها من السواحل.

الدروس المستفادة من حرب الإستنزاف وحرب أكتوبر 73:

1- الابتعاد عن نقط القوة لدى العدو والتركيز على نقط الضعف.

2- أهمية استخدام الكمائن البحرية والتدريب الجيد عليها لتحقيق السرية والمفاجأة والاستغلال المناسب لطبيعة الساحل.

3- مازالت الألغام البحرية وعناصر الوحدات الخاصة تشكل تهديداً للوحدات البحرية وتحدث خسائر كبيرة بأقل التكاليف.

ثانياً: الحرب العراقية الإيرانية:

إشتملت أعمال القتال البحرى للجانبين الإيرانى والعراقى على الآتى:

1- بث الألغام على الطرق المؤدية إلى الموانئ خاصة موانئ البترول.

2- إستخدام الجانبين للصواريخ الساحلية (سيلك وورم) فى قصف الأهداف البحرية والأهداف الساحلية.

3- التعرض للنقل البحرى (خطوط المواصلات البحرية) لكلا الجانبين:

أ- إستخدمت العراق الطيران فى التعرض لنشآت البترول وناقلات البترول الإيرانية.

ب- استخدمت إيران بحرية الحرس الثورى التى اشتملت على الآتى:

(1) زوارق سريعة مسلحة بصواريخ عديمة الإرتداد.

(2) زوارق هجومية سريعة (إنتحارية) مجهزة بالمتفجرات فى مقدم الزوارق.

(3) إرتكزت هذه الأوارق فى طرق إقتراب ناقلات البترول لدول مجلس التعاون الخليجى وتمركزت فى جزر (قشم - أبو موسى - طمب الصغرى - طمب الكبرى) عند مدخل الخليج العربى.

4- إستخدمت إيران سلاح الألغام بكفاءة ضد دول موانئ مجلس التعاون الخليجى مما أدى إلى إصابة أكثر من ناقلة بترول.

الدروس المستفادة من الحرب العراقية الإيرانية حيث ثبت الآتى:

1- أن حرب الألغام ما زالت هى السلاح المناسب فى يد الدول البحرية الأضعف وإذا استخدمت بمهارة وكفاءة يمكن أن تحدث خسائر فى الجانب الأقوى.

2- أهمية إستخدام الصواريخ الساحلية فى الدفاع الساحلى بالتعاون مع اللنشات الهجومية السريعة.

3- أهمية إستخدام الزوارق الهجومية السريعة المسلحة بالصواريخ عديمة الإرتداد والزوارق الإنتحارية فى الهجوم على الوحدات البحرية (سفن تجارية / حربية).

حجم وأوضاع القوات البحرية الإسرائيلية:

تتمركز القوات البحرية الإسرائيلية فى البحر المتوسط فى ميناء حيفا وأشدود وفى البحر الأحمر فى ميناء إيلات وتتكون البحرية الإسرائيلية من (40) وحدة بحرية. وتمثل الغواصات دولفين المسلحة بالصواريخ عمق / سطح والطوربيدات والألغام البحرية كذلك سفن السطح الهجومية السريعة المسلحة بالصواريخ بالتعاون مع القوات الجوية العمود الفقرى للسلاح البحرى الإسرائيلى وتشكيل التهديد الرئيسى لبحريات الدول العربية.

مهام البحرية الإسرائيلية فى الحرب اللبنانية الإسرائيلية:

1- التعرض لخطوط المواصلات البحرية اللبنانية عن طريق فرض حصار بحرى على كافة الموانى اللبنانية. وقد بدأ الحصار البحرى منذ بداية الحرب يوم 13 / 7 / 2006 واستمر حتى بعد وقف إطلاق النار فى أغسطس 2006. واستخدم فى تنفيذ الحصار البحرى الغواصات وزوارق الصواريخ الإسرائيلية فى المياه الإقليمية اللبنانية لأحكام الحصار البحرى.

2- تدمير الأهداف الحيوية المدنية والعسكرية القريبة من الساحل والمشاركة فى الحرب النفسية ضد اللبنانيين عن طريق القصف البحرى المدفعى المكثف بالتوازى مع القصف الجوى والبرى.

3- معاونة أعمال قتال القوات البرية الإسرائيلية فى الهجوم على مواقع حزب الله فى الجنوب اللبنانى بإستخدام مدفعية سفن السطح الصاروخية خاصة فى المناطق القريبة من الساحل.

4- الإبرار البحرى التكتيكى على سواحل مدينة صور لخطف أحد قياديى حزب الله.

وقد قامت إسرائيل بتنفيذ هذه المهام لتحقيق الهدف من الحرب وهو تدمير أسلحة حزب الله ومحاولة توريط سوريا وإيران سياسياً وعسكرياً.

ثالثاً: حرب لبنان (الحرب السادسة)

نفذت المقاومة الشعبية الفلسطينية يوم 2006/6/25 عملية فدائية أسمتها (الوهم المتبدد) أسفرت عن أسر جندى إسرائيلى وعلى أثرها قامت إسرائيل ببداية عملية (أمطار الصيف) يوم 2006/6/26 اشتملت على قصف جوى بالطائرات (F-16) ضد الجسور والطرق الرئيسية والبنية التحتية لقطاع غزة وحصار بحرى لميناء غزة بواسطة لنشات المدفعية والصواريخ. كذلك قامت عناصر من حزب الله يوم 7/12 بتنفيذ عملية إغارة على موقع إسرائيلى بمنطقة (زرعيت) أسفرت عن خسائر فى المعدات والأفراد الإسرائيلية وأسر عدد (2) جندى إسرائيلى.

واعتباراً من يوم 2006/7/13 وحتى يوم 2006/8/15 قام الجيش الإسرائيلى بتكثيف القصف الجوى لأهداف البنية الأساسية ومطار بيروت الدولى وفرض حصار شامل (برى - بحرى - جوى) مع قطع الطرق البرية بين بيروت ودمشق كما تم قصف الثلاث موانى الرئيسية (طرابلس - بيروت - صيدا) كذلك تم القصف البحرى بلنشات الصواريخ الإسرائيلية بالتزامن مع القصف الجوى والبرى على المدن اللبنانية الآتية (النبطية - الشويفات - صور - الناقورة - العرقوب - بنت جبيل - قانا - مرواحين - اللبونة - عيترون - سلعا - حريف - الزهران - عيتا الشعب - القاسمية - العرقوب - كفرا - كفر شوبا - بعلبك - دير الشعائر - اقليم التفاح - النبطية - عكار - دبين - الحمودية - بارون - الضاحية الجنوبية - مجرى نهر الليطانى - البقاع - كسروان - جويا - البياضة - مولا - العدية - كفر كلا - يحمر - عدشيت - القصبية - الخيام - المنصورى - برج الملوك).

وقامت القوات الإسرائيلية يوم 2006/8/5 بعمل إبرار بحرى بقوات من المجموعة (13) كوماندوز أمام سواحل مدينة (صور) بهدف خطف أحد قياديى حزب الله المسئول عن إطلاق الصواريخ والحصول على وثائق خاصة بالحزب.

وكرد فعل لحزب الله اللبنانى فقد قام الحزب يوم 2006/7/14 بضرب القراويطة (سعر -5) بعدد (2) صاروخ ساحلى طراز (C - 802) صينى الصنع تم تطويره بخبرة إيرانية مما أدى إلى إصابة أحدهما بقاذف الصواريخ سطح / سطح طراز (هاربون)

كما أصاب إحدى الصواريخ جانب أيمن القروايطة وتسبب فى ميلها وتم فقد (4) أفراد من طاقمها كذلك أعلن حزب الله يوم 2006/8/11 أنه أطلق صاروخ (سطح / بحر) على لانش مدفعية طراز (سوبر ديفورا) مما أسفر عن تدميره ومقتل (12) فرد من طاقمه مواصفات الصاروخ الساحلى (طراز C.802):

1- الإنتاج: صيني

2- قواذف الإطلاق: سطح / سطح، وتم تعديله بمعرفة الجانب الإيرانى ليكون أرض / سطح.

3- المدى 120 كم.

4- السرعة: 0.9 ماخ.

5- الطول: 6.3 متر.

6- القطر: 36 سم.

7- الوزن: 715 كجم.

8- نظام الدفع: محرك بدء وقود صلب.

9- وزن راس الحرب: 165 كجم.

10- نظام التوجيه ذاتى + رادارى إيجابى .

الدروس المستفادة من الحرب اللبنانية (الحرب السادسة):

ثبت من الحرب اللبنانية الدروس الآتية:

1- أهمية الحصار البحرى للموانئ لقطع أى إمدادات للدولة المحاصرة جنباً إلى جنب مع الحصار الجوى والبرى ، وفى المقابل فإن على الدولة التى يمكن أن تتعرض للحصار أن تعد أكثر من مفذ برى وبحرى للتغلب على الحصار.

2- أهمية تبنى تكتيكات حرب العصابات بتنفيذ الكمائن باستخدام الزوارق الهجومية السريعة والإنتحارية واستخدام الصواريخ الساحلية.

3- أهمية اختيار أهداف القصف البحرى والتى بقصفها تؤثر على الإقتصاد القومى للدولة وفى المقابل فإن على الدولة المعرضة للقصف أن تحصن أهدافها الحيوية القريبة من الساحل.

4- أهمية تحقيق عامل المفاجأة والسرية فى مجال التسليح البحرى خاصة فى مجال الصواريخ البحرية واختيار أماكنها لعمل كمائن للوحدات البحرية المعادية.

5- أهمية الحصول على معلومات إستخبارية وإستطلاعية مؤكدة على القوات البحرية للجانب المعادى وأساليب قتالها. وفى نفس الوقت تضليل العدو عن حجم وأوضاع قواتنا ونواياها.

6- للرد على أى إجراءات للحرب النفسية الموجهة من جانب العدو يجب رفع الروح المعنوية لقواتنا بالاعلام الواعى على أن يتسم الأعلام بالشفافية. بالإضافة إلى أهمية التدريب الجيد على ظروف مشابهة لظروف العمليات والدراسة الدقيقة لأسلحة العدو وقدراتها وتأثيرها.

7- أهمية عمل الكمائن البرية لصد أى عمليات لإنزال الكوماندوز من إتجاه البحر وفى العمق لإحداث أكبر خسائر بها.

8- أهمية توفير وسائل الدفاع الجوى على الموانى والقواعد البحرية لتصدى لهجمات العدو الجوية.

9- أهمية العقيدة الدينية والعقيدة القتالية للأفراد خاصة أفراد الوحدات الخاصة (صاعقة بحرية - ضفادع بشرية) والتى يتسم عملها بالجرأة والتضحية والفداء.

10- الإبتعاد عن نقط القوة لدى العدو والتركيز على نقاط الضعف خاصة فى العمليات الخاصة والعمليات الدفاعية.

11- الإبتعاد عن القتال التقليدى ضد قوات بحرية متفوقة وذلك باستخدام البدائل المتيسرة لدى الجانب الأقل قوة لإحراز نتائج مقبولة ضد هذا العدو.

12- أهمية استخدام الطائرات الموجهة بدون طيار فى تنفيذ مهام الاستطلاع البحرى والحرب الالكترونية واستخدامها كسلاح صاروخى هجومى ضد الأهداف البحرية.

الخلاصة

1- فشلت إسرائيل فى مجال المعلومات الإستخبارية فى الحصول على معلومات دقيقة قبل القيام بالعملية (مثل فشل الجانب الإسرائيلى فى الحصول على معلومة امتلاك حزب الله للصواريخ طراز (C-802) مما أدى إلى إصابة وحداته البحرية الصاروخية طراز (سعر - 5) (وسعر 4.5) وأخرى طراز (سوبر ديفورا) بإصابات جسيمة.

2- فشل الجانب الإسرائيلى فى خداع حزب الله وبرز ذلك الفشل فى إخفاء اتجاه المجهود الرئيسى لقوات الإبرار البحرى فى ميناء صور.

3- نجح حزب الله فى تسريب معلومات مضللة بشأن مواقع القيادة والسيطرة الخاصة بالحزب.

4- برز نجاح حزب الله بإمكانياته المحدودة فى الصمود لمدة (3 ساعات) والحق خسائر فادحة فى الجانب الإسرائيلى فى الإغارة الإسرائيلية (الإبرار البحرى - ضد ميناء صور).

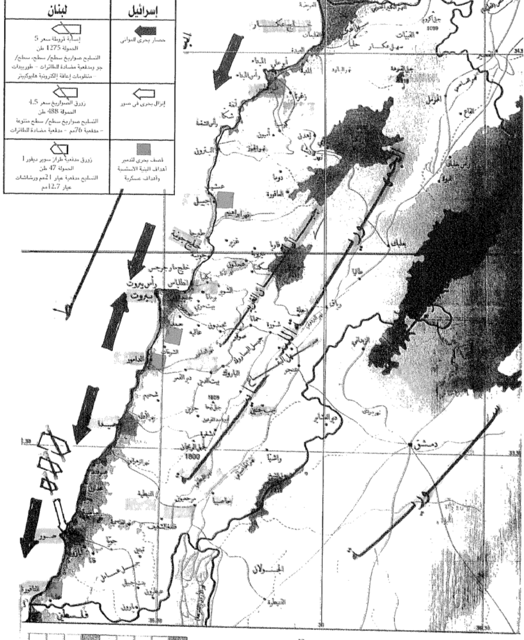
5- برز نجاح عمليات تنسيق التعاون بين القوات الجوية والقوات البرية الإسرائيلية وذلك من خلال نجاحهما فى إلتقاط قوات الإبرار وإخلاء المصابين فى عملية الإبرار البحرى فى صور.

6- الإصرار على الالتزام بمبادئ الحرب والإعداد الجيد للفرد المقاتل بدنياً ونفسياً وعقائدياً، والتجهيز الجيد المسبق لمسرح العمليات.

7- أهمية تماسك الجبهة الداخلية مع جبهة القتال أثناء الحرب صفاً واحداً لمجابهة العدو.

وأخيراً يمكن القول بأن إسرائيل لم تحقق أهدافها من هذه الحرب برغم مساندة الولايات المتحدة الأمريكية وإعطائها الفرصة لمحاولة إنهاء الحرب لصالحها.

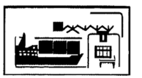
القتال البحرى بين الجانبين اللبنانى والإسرائيلى فى الحرب اللبنانية



اللواء بحرى / محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى





زيادة رأس مال شركة الإسكندرية لتداول الحاويات بنظام الرسملة أو البيع لمستثمر رئيسى

الشركة تحتاج 100 مليون جنية لتنفيذ خطط التطوير

صرح اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى أنه يتم حالياً دراسة طرح شركة الأسكندرية لتداول الحاويات لمستثمر رئيسى أو بيع حصة منها عن طريق زيادة رأس المال خاصة أن الشركة تحتاج إلى أموال لتطويرها تبلغ نحو 100 مليون دولار .

وحول أسلوب الطرح بطريقة الرسملة أوضح اللواء محمد يوسف أن الغرض من طرح الشركة فى الأساس بأسلوب الرسملة المعروف بزيادة رأس المال سيكون لتطوير الشركة التى تحتاج إلى نحو 100 مليون دولار بما يعادل 600 مليون جنيه .

وأكد يوسف أن الزيادة سيكون الغرض منها أيضاً مشاركة القطاع الخاص فى إدارة الشركة وتطويرها مشيراً إلى أن هذا الأسلوب يمكن أن ينجح فى تحقيق الهدف منه فى حالة الأسكندرية لتداول الحاويات لأنها شركة تحقق أرباحاً.

وبالنسبة لإمكانية بيع الشركة لمستثمر إستراتيچى أوضح رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى أن القابضة ترحب بأى عرض من مستثمر إستراتيچى للإستحواذ على الشركة بالكامل .

قال اللواء محمد يوسف إن نتائج أعمال شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع خلال العام المالى 2005 – 2006 أظهرت نمو صافى أرباح الشركة بمعدل 23.4 % حيث سجلت صافى ربح قدرة 140.138 مليون جنية مقارنة بنحو 113.583 مليون جنية عن العام المالى 2004 – 2005 .

يأتى هذا بعد زيادة إيرادات النشاط إلى 268.917 مليون جنيه بإرتفاع قدرة 4.3% متزامناً مع زيادة تكاليف النشاط إلى 103.176 مليون جنيه





اللواء / محمد إبراهيم يوسف

ليتراجع بذلك مجمل الربح من 167.454 مليون جنيه إلى 165.741 مليون جنيه .

وأشار إلى أن حركة تداول الحاويات بالموانئ المصرية المطلة على البحر المتوسط سجلت زيادة ملحوظة العام الماضى بلغت 226357 حاوية حيث بلغ إجمالى عدد الحاويات المتداولة فى موانئ الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد العام الماضى 3 ملايين و206 آلاف حاوية مقابل مليونين و979648 حاوية فى عام 2004.

وبلغ إجمالى عدد الحاويات المتداولة برسم البلد 969682 حاوية مقارنة مع 730518 حاوية فى 2004 بزيادة 239164 حاوية .

كما بلغ إجمالى عدد الحاويات الترانزيت المتداولة فى نفس هذه الموانى مليونين و236323 حاوية مقارنة مع مليونين 249130 حاوية فى 2004 بإنخفاض 12807 حاويات .

وبلغ إجمالى عدد الحاويات التى تم تداولها فى الموانئ المصرية على البحرين الأحمر والمتوسط العام الماضى 3 ملايين و434159 حاوية إرتفاعاً من 2.9 مليون حاوية فى 2004.

من الجدير بالذكر أن إستخدام أسلوب الرسملة بدأ نهاية عام 2002 بعد أن تم إختيار بعض الشركات المتعثرة فى ذلك الوقت للطرح بهذا الأسلوب وهو ما كان سبباً رئيسياً فى عدم نجاحه كما يؤكد الخبراء





Tunnel Under the Suez Canal Connecting East and West Port Said

Effects on Development of East Port Said

DR. ISMAIL E. MOBAREK

BACKGROUND:

The city of Port Said lies at the northern tip of the Suez Canal and is land locked. It is bounded by Manzala lake from the South and West, the Suez Canal from the East and the Mediterranean sea from the North.

The government decided to expand the city to the East and started construction of East Port Said, as a main generator for city development. The government built the entrance channel, the protecting breakwater and built 1200 m of quaywall to a depth of -16.00m , earmarked for container handling particularly transshipment.

CONNECTIVITY:

The city of Port Said, West of the Suez Canal, is connected to the hinterland by:

- The Northern Coastal highway between Port Said Damietta-Alexandria Marsa Matrouh; and
- The Port Said- Ismailia-Cairo highway running parallel to the Suez Canal from North to South.

The city is connected by a railway line to the national network.

West and East Port Said, and in between the island of port Fouad, are connected by ferry boats, as well as the peace bridge at the old Ferdan bridge site some 50 kms to the South, which is connected to East Port Said by a highway as well as a railway line.

NEED TO DEVELOP EAST PORT SAID:

As West Port Said development reached its limit as far as horizontal development is concerned, the only open avenues of expansion are to develop vertically and to develop East Port Said, not only as a port expansion but also, and more importantly as city expansion.

In order for the East side expansion of the city to take place effectively, connectivity with the West side should be maximized. At present this connectivity depends on the ferry boats and the peace bridge. The congestion that can be observed at present at the ferry boat entrance is a definite proof of the need for a permanent solution. The most prominent and permanent solution available is through construction of a tunnel between the West and East.

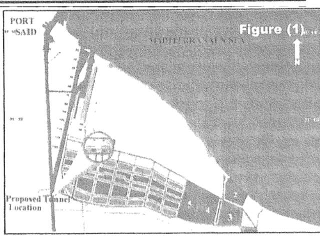


Figure (1)

TUNNEL LOCATION:

Several alternatives were studied by the government and the recommended site was at the start of the bifurcation of the Suez Canal (figure 1) into East and West channels.

This site provides the shortest possible tunnel length not very far from the city center. Moreover, this site would avoid a large part of the weak soil in the East.

The tunnel would be connected to the coastal road, to Ismailia road, East Port Said Kantara road as well as to Al-Arish and Rafah on the Sinai border with Palestine (figure 2).

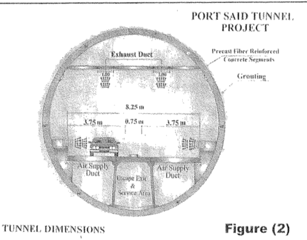


Figure (2)

TUNNEL CHARACTERISTICS:

The tunnel cross section is shown in figure (3) , and its connections with the surrounding roads in figure(2).

STEPS TAKEN BY THE GOVERNMENT:

In the late 90s the government realized the importance of constructing the Port Said tunnel. As the project was not part of the government budget plan, a decision was taken to solicit the assistance of the private sector.

A call for bids was invited from local and international investors to design and build the tunnel and its approaches without budgeting any funds for that purpose. Instead the government offered ownership of nine square kms of land East of the Canal and freedom to collect and keep the tolls. The bid was awarded to an Egyptian Company CDG (Construction and Development Group), a joint - venture company between Sami Saad's Samcrete, Misr Bank and Bank Al-Kahira.

The CDG requested 15 square kms East of the Canal instead of the offered 9 However, negotiations failed and the project was cancelled to be rebid again which has never happened. The project never, therefore, saw the light.

It is time now to initiate the project again if the decision of encouraging the development of East Port Said is serious.

RECOMMENDATION:

It is, therefore, very strongly recommended to start constructing the Port Said tunnel as part of developing East Port Said and Sinai in general. Sometime in the future, moving the Port Said West Port to the East should be studied, particularly with the large expansion possibilities in the East. This would increase the urban development area of West Port Said who is suffocating now from lack of expansion possibilities.

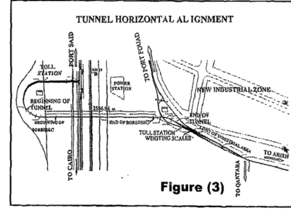


Figure (3)



وزير المالية يعتمد الهيكل التنظيمى الجديد لمصلحة الجمارك

أعتمد الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية الهيكل التنظيمى الجديد لمصلحة الجمارك وبدأ تنفيذه أعتباراً من 16 أكتوبر الماضى ويهدف الهيكل الجديد إلى منح تفويض السلطات وتحقيق اللامركزية ومسايرة التقدم الذى حدث فى مجال الجمارك فى الدول المتقدمة وضمان تغطية الوظائف الحيوية الخاصة بالإدارة الجمركية الحديثة واستحداث إدارة لأول مرة عن الإلتزام التجارى والمراجعة اللاحقة .

وصرح جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأن الهيكل الجديد يتضمن قطاع العمليات الرئيسية ويديره سبعة رؤساء للقطاعات بدرجة وكلاء أول وزارة ويمثلون المحاور الرئيسية لمصلحة الجمارك الجديدة وهم: حسن النشار ومحمد حسن سالم وعادل رضوان ويوسف الشرقاوى وأحمد إسماعيل وعبد السلام الحسينى و زكريا سعدون وسيتم إختيار رئيساً لقطاع تكنولوجيا المعلومات من خبرات القطاع الخاص بإعتبار أن هذا القطاع يحتاج إلى سابقة خبراء متخصصة كما يتضمن الهيكل أيضاً ثلاث قطاعات رئيسية هى قطاع المنطقة الشرقية وتشمل بورسعيد ودمياط والسويس وسيناء ، برئاسة قناوى أبو زيد وقطاع القاهرة وجنوب الوادى حتى أسوان برئاسة محمد محمد سالم وقطاع الغربية والإسكندرية والسلوم برئاسة عدلى عبد الرازق .



د. يوسف بطرس غالي — وزير المالية

أ. جلال أبو الفتوح — رئيس مصلحة الجمارك

وأشار أبو الفتوح إلى أن الهيكل الجديد يعتمد على محور أساسى يتمثل فى قيام رئيس كل قطاع بتقييم أدائه بصفة دوريه مع تحديد مشاكل عدم التطبيق وكيفية حلها كما يتضمن الهيكل أيضاً تقسيم العمل إلى قطاع التخطيط المكلف بوضع خطوط مستقبلية وقطاع أخر للمتابعة للتأكد من كفاءة التنفيذ، كما يتضمن الهيكل أيضاً وضع خطة وإستراتيجية لتحسين أداء العمالة ورفع مستوى كفاءة عمل الموظف كل فى موقعة.

كما أشادت لجنة الخطة والموازنة فى تقريرها إلى الدكتور فتحى سرور رئيس مجلس الشعب و التى أعدت عقب الجولة التى قامت بها أخيراً فى مصلحة الجمارك بالإسكندرية بالأداء المتطور لمصلحة الجمارك والإصلاح الجذرى الذى حدث فى هيكل التعريفة ، كما أشادت باتجاه المصلحة إلى تقليل الإعتماد على العنصر البشرى وتخفيض زمن الإفراج وتحسين بيئة الأعمال وخلق مناخ جاذب للإستثمار نتيجة تبسيط إجراءات التعامل مع الإدارة الجمركية.

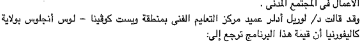
الإسكندرية تفوز بجائزة عالمية Global Best Award عن برنامج التعليم الفنى للشراكة بين المدرسة وسوق العمل

اللواء/ مازن نديم

عقد المؤتمر الدولى الثامن للشراكة من أجل التنمية فى الفترة من 2 – 5 أكتوبر 2006 بمدينة كاليبريا الإيطالية وقد فاز برنامج الإسكندرية فى مجال التعليم الفنى عن الشراكة بين المدرسة وسوق العمل بالجائزة العالمية Global Best Award عن منطقة الشرق الأوسط ويرجع الفضل فى جزء كبير منه إلى ما حققته شعبة النقل الدولى بصفتها راعى رسمى لقسم خدمات النقل الدولى بالمدارس الفنية بالإسكندرية والذى يعد الخريجين اللذين تتوافر فيهم والمواصفات المطلوبة لسوق العمل فى مجال النقل الدولى حيث قامت الشعبة بالإشتراك فى إعداد المناهج وتوفير فرص تدريبية بمواقع العمل بواقع 4 أيام فى الأسبوع بجانب الدراسة النظرية يومان بالمدرسة على النظام التعليم الثنائى (مبارك / كول) .

وجدير بالذكر أن هذه الجائزة تمنحها الشبكة الدولية للشراكة كل عامين لأحسن 4 برامج على مستوى العالم واحدة عن الأمريكتين – واحدة عن أوروبا – واحدة عن آسيا وأفريقيا والتى فاز بها برنامج الأسكندرية هذا العام وواحدة عن أستراليا والباسفيك – وهى منظمة مكونة من جامعات ومدارس وقطاعات أعمال عالمية مكلفة بتقييم البرامج التعليمية الفعالة التى يساهم فيها شركاء من قطاعات الأعمال فى المجتمع المدنى .

وقد قالت د/ لوريل أدلر عميد مركز التعليم الفنى بمنطقة ويست كوفينا – لوس أنجلوس بولاية كاليفورنيا أن قيمة هذا البرنامج ترجع إلى:



1 – الطلاب يحصلون على تدريب أكثر فى موقع العمل مع إكتساب خبرة العمل

2 – قطاعات الأعمال يستفيدون بالحصول على قوى عاملة أكثر تدريباً.

3 – المعلمون يستفيدون من الحصول على أحدث المعلومات عن قطاعات الأعمال مما ينعكس على تحسين المناهج التعليمية .

4 – إن تجربة الشراكة السكندرية تعتبر نموذجاً يستحق التأمل ونقل تطبيقها لجميع ربوع مصر وتصديرها لدول أخرى مجاورة.

لقد حقق الطلاب مهارات مكنتهم من الإلتحاق بسوق العمل – وجدير بالذكر أن طلاب شعبة خدمات النقل الدولى فى العامين الآخرين حققوا هذا المهارات وتمكنوا من الإلتحاق بسوق العمل والتعليم العالى بنسبة 100% كذلك حققت هذه الشراكة التكامل بين التعليم القائم على أساس المدرسة والتعليم القائم على مواقع العمل . كما طورت من معلومات الطلبة ومهارات الإتصال التكنولوجية لديها .

هنيئاً بهذه الجائزة الدولية لكل من ساهم فى تحقيقها من رجال مجتمع الأعمال وعلى رأسهم قطاع خدمات النقل الدولى ورعاية شعبتهم السكندرية وعلى رأسها سيادة اللواء مازن نديم وهنيئاً للرجال التعليم الفنى بالأسكندرية بهذه الجائزة القيمة والتى إستحقت عن جدارة تحت قيادة مديره السابق والحالى أ. أحمد خميس و أ. محمد بلتاجى ومعاوينهم وقيادتهم التى شجعتهم فى كل خطواتها إبتداء من وزير التعليم العالى د. يسرى الجمل إلى المحافظ إلى مدير التربية والتعليم .

نبأ سار

We have the pleasure to announce that Eng. Khaled Sabry Head of Training Committee has been elected last month as the Chairman of the CPN group (Cargo Partners Network) World-Wide. This was during the last agm held in Shanghai from 22-25 September 2006. CPN has Members of Freight Forwarders in 60 Countries covering the 6 Continents.

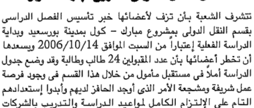
Khaled Sabry



فصل النقل الدولى مشروع مبارك - كول



الأستاذ/ إبراهيم شلبى



تتشرف الشعبة بأن تزف لأعضائها خبر تأسيس الفصل الدراسى بقسم النقل الدولى بمشروع مبارك – كول بمدينة بورسعيد وبداية الدراسة الفعلية إعتباراً من السبت الموافق 2006/10/14 ويسعدها أن تخطر أعضائها بأن عدد المقبولين 24 طالب وطالبة وقد وضع جدول الدراسة أملاً فى مستقبل مأمول من خلال هذا القسم فى وجود فرصة عمل شريفة ومشجعة الأمر الذى أوجد الحافز لديهم وأبدوا إستعدادهم التام على الإلتزام الكامل لمواعيد الدراسة والتدريب بالشركات لإحساسهم أنهم من الآن وكأنهم يعملون فى المؤسسات والشركات المختلفة والجدير بالذكر فقد سعى الأستاذ/ إبراهيم شلبى مدير عام شركة كارجو لوجيستكس والمشرف على مشروع مبارك – كول ببورسعيد منذ اللحظة الأولى سعياً حثيثاً لتأسيس هذا القسم ببورسعيد وقد وفقنا الله فى تحقيق الهدف النبيل والذى سيساهم بكل تأكيد فى تفعيل هذا المشروع ومجلس الإدارة إذ يسجل شكره وتقديره لكافة الشركات التى أبدت إستعدادها لتدريب طلبة القسم بعد نهاية العام الدراسى الأول.

إن الإحصائيات الرسمية تشير إلى أن هناك حوالي 500 مهاجر غير شرعي يلقون حتفهم أمام السواحل الايطالية كل عام .. وقد سبق أن وجهت منظمة حقوق الإنسان لكل من إيطاليا وليبيا تهمة انتهاك حقوق المهاجرين الأفارقة الذين يحاولون دخول دول أوروبا عن طريق إيطاليا، وأشار تقرير للمنظمة إلى أن السلطات الليبية رحلت بالقوة حوالي 150 ألف شخص أجنبي خلال عامي 2003 / 2005 بعدما تعرضوا للضرب المبرح .. كما أن السلطات الإيطالية رفضت السماح لمسئولى منظمات غير حكومية بزيارة معتقل جزيرة لامبيدوزا، وأشادت المنظمة بالإجراءات التي اتخذتها الحكومة الإيطالية إبان رئاسة رومانو برودي من وقف الترحيلات الجماعية، وقد التقى مسئولى وزارة الداخلية الإيطالية مع نظرائهم الليبيين لمواجهة الهجرة غير الشرعية، وتم الاتفاق على مشاركة ضباط من الشرطة الإيطالية في عمليات مراقبة الشواطئ الليبية، ونشرت ليبيا قوة خفر سواحل خاصة على شواطئها بغرض إيقاف القوارب المحملة بالمهاجرين غير الشرعيين تجاه أوروبا، بجانب تحديد هوية القائمين على تلك الرحلات.



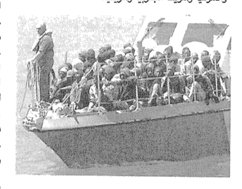
بقلم
عبد السلام السيد أحمد

الهجرة الغير شرعية .. إلى أين؟



المطالبة بسياسة جديدة

إن مشاكل الهجرة غير الشرعية تدعو إيطالية لطرح سياسة جديدة تهتم بإعداد وتوعية المهاجرين الذين يسمح لهم بدخول البلاد، وقد جاء بالتقرير الرسمي الخاص بالهجرة إلى إيطاليا الذي صدر العام الماضي أن عدد الأجانب المقيمين بصفة مشروعة فى إيطاليا وصل إلى حوالي 3 ملايين أجنبي، وبالرغم من مستواهم التعليمي العالي إلا أنهم لم يجدوا أمامهم سوى الحرف والوظائف المتواضعة، كما أشار التقرير إلى الارتفاع المطرد فى عددهم الذي وصل عام 1970 إلى 144 ألف، وزاد العدد ليصبح العام الماضى 2.8 مليون أجنبى يمثلون 5% تقريباً من عدد السكان، وإذا استمر قدوم المهاجرين واستدعاؤهم لأسرهم إضافة إلى المواليد الجدد فمن المتوقع أن يتضاعف العدد خلال العشر سنوات القادمة ليصل إلى 6 ملايين أجنبى منهم 200 ألف من دول أوروبا الغربية والشرقية وأمريكا الجنوبية وأفريقيا.



اتفاق ليبى إيطالي

لقد سبق أن تم الاتفاق بين ليبيا والجانب الإيطالى على عقد مؤتمر وزارى فى العاصمة طرابلس لمكافحة الهجرة غير الشرعية بين دول الاتحاد الأوروبى والاتحاد الأفريقي وكيفية معالجتها خاصة بعدما أصبح هناك مراقبة مستمرة من الجهات الليبية المختصة للحدود الليبية بجانب دوريات أمن السواحل الإيطالية، إلا أن المؤتمر لم يخرج بأية حلول عملية لمشكلة الهجرة الغير شرعية التي تودى بحياة 40% من الشباب الأفارقة سنوياً خلال محاولتهم الهروب من دولهم إلى أوروبا.

اقتراحات وآراء

لقد سبق أن أبدى المهتمون بشئون الهجرة الغير شرعية آراؤهم واقتراحاتهم وعلى رأسهم:

* خوسيه مانويل باروزو رئيس المفوضية الأوروبية: طالب زعماء جميع الدول الأوروبية للعمل من أجل معالجة مسألة الهجرة فى إطار من التنسيق والتكامل.

* فرانكو فراتيني نائب رئيس المفوضية الأوروبية والمفوض الأوروبى لشئون العدالة والحرية والأمن: يرى أن هناك آفاقاً جيدة للتوصل إلى اتفاقية تعاون مع ليبيا تقوم طرابلس بمقتضاه بمراقبة البحر المتوسط بجانب مساعدة أوروبا فى عملية مراقبة الصحراء، وإذا طلب من ليبيا إغلاق حدودها الشمالية فإنه يتعين الاهتمام بمنطقة حدودية صحراوية في الجنوب مساحتها 2000 كيلو متر حيث أنها تمثل باباً مفتوحاً لعمليات الهجرة الغير مشروعة.

* ماتي فانهانن رئيس الوزراء الفنلندي: حث الدول الأعضاء فى الاتحاد الأوروبى على زيادة تمويل وتوسيع إمكانيات وكالة حماية الحدود الأوروبية فرونتكس، وإنشاء فرق تدخل حدودية وتحديد مهامها.

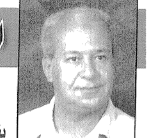
* الأسقف فرانشيشلو مونتينجرو رئيس جمعية كارتياس الدولية الكاثوليكية: وصف المهاجرين بالمواطنين الجدد واقعياً لا قانونياً، وأن سياسة القمع وحدها لا تحل مشكلة الهجرة غير الشرعية، ويرغب فى منح الجنسية الإيطالية لأبناء المهاجرين المولودين فى إيطاليا بشرط أن يبرهن أولياء أمورهم على استعدادهم للإندماج فى المجتمع الإيطالي.

* باسكوالي فيرارا المتحدث باسم وزارة الخارجية الايطالية: أعلن أن ليبيا ترغب فى انتهاج نهج أكثر عمومية فيما يتعلق ببحث قضية الهجرة واعتبارها وسيلة ممكنة لإجراء حوار بناء بين دول المنشأ والدول المضيفة للمهاجرين.

* بيل فريليك مديرة سياسة اللاجئين فى منظمة حقوق الإنسان: أكدت أن ليبيا ليست دولة آمنة بالنسبة للمهاجرين أو لطالب اللجوء، وأن الاتحاد الأوروبى يعمل مع ليبيا لمنع المهاجرين من الوصول إلى أوروبا، وذلك بالرغم من عدم وجود قانون للجوء فى ليبيا – التي يعيش فيها أكثر من مليون أجنبى بدون تصريح أو إقامة رسمية، هذا بجانب عدم احترام إيطاليا فى ظل رئاسة بيرلسكونى للقانون الدولى وقيامها بترحيلات جماعية للاجئين الذين تمكنوا من الوصول إلى جزيرة "لامبيدوزا" الايطالية ويبلغ عددهم 3000 شخص تقريباً.

إن من أهم الأسباب الأولية لمشكلة الهجرة الغير شرعية الفقر وانعدام الأمن، ولذا فإنه من المتوقع أن يظل الأفارقة يخاطرون بحياتهم للخروج من بلادهم هرباً من البطالة وإلى نعيم أوروبا.





الأهمية الإقتصادية لظهير ميناء شرق بورسعيد



بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوچستيات

إلى أى مدى يمكن أن يكون ظهير ميناء شرق بورسعيد إمتدادات أرضية واعدة بإستيعاب التحولات العولمية الأكثر حداثة وتقدماً فى مجال ثقافة الإستراتيچيات الإستثمارية القائمة على تغيرات هيكليات الإقتصادات الدولية الباحثة عن التكامل والإندماج والشراكة؟ .. للإجابة على هذا التساؤل يبدو قريباً من الحسابات المنطقية أن نتأمل تحولات البيئة الإقتصادية الدولية وما ينبثق عنها من نمو مطرد وتوسع دائم فى أحجام التجارة بتدفقها البندولية وتداعياتها الدائبة فى ميادين زيادة العمل العالمى للإستثمارات التى تولد المكاسب والمنافع المتبادلة.

وفى هذا السياق فإن الخطوط الإرشادية التى تتوافق عليها الآراء فإن ميناء شرق بورسعيد يعد ثمره من ثمرات العولمة الإقتصادية بكل أبعادها الإنتاجية والتجارية والتوزيعية واللوچستية . ومن ثم فإن للعولمة فى مجال التدفقات التجارية البحرية نقاط إرتكاز إستراتيچية تتوازن بينها توزيعات الطاقات الإنتاجية والمحاور اللوچستية وتنشأ فيما بينها التحالفات الداعمة لتوليد المزيد من القوى المالية والإدارية والتكنولوچية وبهذا المقتضى فإن ميناء شرق بورسعيد صار شريكاً فى بناء شبكة من التوازنات الإستثمارية التى ستشكل فى نهاية المطاف تطوراً فى إعادة رسم خريطة العلاقات الإقتصادية على المستويين الإقليمى والعالمى. على أسس من الحسابات الدقيقة.

هذه الحسابات الدقيقة توضح على نحويين نقاط القوة المتاحة والكامنة فى إسترتيچية الموقع وميزات الموضع. فالظهير المباشر لميناء شرق بورسعيد يستند إلى وفرة فى الإمتدادات الأرضية فى شبة جزيرة سيناء التى تبلغ مساحتها إلى ألفى كيلو متر مربعاً وتقع فى أقصى الجنوب الغربى لقارة آسيا وهى تبدو كطوق عائم مثلث الهيئة الهندسية. قاعدته تتكئ فى سلاسة جغرافية على ساحل الجنوب الشرقى لحوض البحر المتوسط. وضلعه الأيسر يستند على مجرى قناة السويس وخليج السويس وضلعه الأيمن يعتمد على خليج العقبة. وقمته تتوسد البحر الأحمر . هذه هى إستراتيچية الموقع الأوسط والوسيط. وإلى جانب ذلك فإن الموضع له معادلات مضافة بكل ما فيها من إحتمالات ديناميات الإنفتاح على العمق المتعدد الأبعاد فى آسيا وأفريقيا وأوروبا.

هذه المنطقة ستؤثر دون شك فى مسار التجارة مابين الكتل الإقتصادية العالمية وكذلك على توازنات الخيارات الإستثمارية التى ترى فى المواقع الجغرافية عوامل ترجيح إستراتيچية. غير أن البنى التحتية القانونية والفيزيقية والديموجرافية ستكون محفزات تسهم فى تغزيز وضع المنطقة على خرائط مراكز التميز الإستثمارية وتسريع وتيرة إدماجها فى مراكز التوزيع السلعى والخدمى بإعتبارها قنطرة حيوية فى بؤرة تقاطع شبكات النقل الدولى متعدد الوسائط متنوع الوسائل . إذا ما أحسن تطوير مقوماتها وفق معايير الإصلاحات الدولية. فمن حيث المبتدى هناك توقعات مراكز إستثمارية خليجية تشير إلى إمكان القيام بضخ زهاء مائة مليار جنيه على الأقل فى المستقبل المنظور الأمر الذى سيحيلها إلى فردوس إستثمارى ذى مواصفات عولمية. هذه الدراسة المبدئية تتمحور حول طبيعة رؤوس الأموال ونوعيات التكنولوچيا والمستهدف من الأسواق. نحن إذن شركاء بالجغرافيا فى عملية تحولات واسعة النطاق آفاقها التنموية لا تقف عند حد بحسابات نجاحه الفرص والأوزان النسبية للتحديات يمكن إستقراء إستراتيچية تنمية وتطوير هذه المنطقة على عدة مستويات متناظرة. وهى المستوى الإقتصادى والمستوى اللوچستى والمستوى الديموچرافى والعمرانى. المستوى الإقتصادى مكوناته موقع ميناء شرق بورسعيد فى بؤرة مركزية للشرق الأوسط. وموضع الميناء يتوسط شبكات طرق النقل البحرى ما بين قارات وكتلة العالم الإقتصادية يضاف إلى ذلك أن من ورائه ومن حوله أى الظهيرين المباشر وغير المباشر إمتدادات أرضية هائلة المساحة تنطوى على إمكانات واعدة من الطاقات النقلية وإنها مجاز أرضى بحسابات القنوات الجافة إلى أقطار الشام وبلدان الخليج.

هذه المنطقة بالتخطيط الجيد والإعداد السليم سيكون بوسعها أن تعيد لمنطقة قناة السويس ميزاتها الإستهلاكية - بإختلاف المراحل - فى النصف الثانى القرن التاسع عشر حين جعلت مصر تلتحق بالإقتصادات الدولية وفق شروط ضاعفت من أهميتها حيث دعمت القناة من مكانة مصر وجعلتها أحد مفاتيح العولمة الإقتصادية على نحو مبكر . على عكس ما حدث فى النصف الثانى من القرن العشرين حيث لم تفلح مناطق الإستثمار العامة فى إحتضان كيانات إقتصادية ذات قدرات تنافسية عالمية وتقاصرت دون خلق أنشطة إنتاجية سلعية وخدمية مولدة لقيم مضافة معتبرة. وكذلك أبقت قدراتها التكنولوچية عند هامش الإستهلاك التكنولوچى المتطفل على مراكز إنتاج هذه السلعة الجوهرية وفق هذه المؤشرات ستكون هذه المنطقة مقدمة أساسية لترسيخ المفاهيم العملية لواقع التكامل الإقتصادى العربى وستكون أحد مؤشرات السوق العربية الإقتصادية المشتركة فى مجال يتميز بسرعة النمو وفاعلية التطور. فإقتصاد التدفقات السلعية وما يرتبط بها من صناعة الخدمات اللوچستية يحتل الآن أكثر من أى وقت مضى موقعاً بارز الأهمية. فهذه المنطقة الحرة الإقليمية الدولية ستكون مولد قوى هاماً فى مجالات عدة ستخلق بدورها من حولها دوائر تندلع على نحو دائم فى إتجاة تكثيف الطاقات الإنتاجية والتوزيعية القائمة على توسع الطلب فى الأسواق العالمية والإقليمية من خلال الإتساق التجارى والتخطيط ذى المضامين العملية دون إنفصال ما بين قواعد إدارة حوافز الإستثمار المتكاملة الأبعاد وحقائق التطبيقات المتوازنة فى تطبيقاتها الواقعية.

والمطلوب بإلحاح هو أن يتم تلافى التقيمات والحسابات قصيرة المدى والإفادة من تجارب وممارسات سابقة كانت سيئة الجدوى والنتائج ، لقد أدى نظام المناطق الحرة الإقتصادية لدينا إلى تراكمات نقدية أو رأسمالية ذات طبيعة إستثنائية دون أن تتولد هذه التراكمات عن إنتاج فعلى وإنما هى مراكمات لدخول ريعية خلقت فجوة شاسعة مابين واقع إنتاجى يتسم بالقصور والتخلف وتراكم رأسمالى أحجم عن تطوير هذا الواقع تطويراً فعلياً . وأول ضرورات ضمان النجاح لهذا المشروع الإقتصادى الضخم هو حرمان البيروقراطية من إفساد معطياته ومقوماته بكل الوسائل الممكنة حتى لا يبقى الإقتصاد القومى وقواه المتاحة والكامنة يدور فى دوائر مفرغة تجعل تجعل الفشل عدوانا على المستقبل.

والحديث عن آليات التخطيط والإدارة ورؤى التوطين الإقتصادى الصناعى والتجارى والخدمى فى هذه المنطقة يقودنا إلى ضرورة الإهتمام بتعزيز ديناميات التكاملات الأفقية والرأسية ما بين المشروعات الإستثمارية التى ستتوطن هذه المنطقة لخلق مناخ من الشراكة الإقتصادية محلوم بالتنافسية الخلاقة التى لا تجهض فرص بناء تعاون تكافلى وسائلة تعظيم للقوى الإنتاجية وغايته أحراز المزيد من التقدم والنجاح . وتأسيساً على ذلك فإن التكامل الأمامى مع الميناء المحور والتكامل الخلفى مع الظهير الجغرافى والديموچرافى يعد شرطاً جوهرياً لا غناء عنه.





عن مجلة BIMCO BULLETIN AUG 2006

اليقظة فى العمل فى البحر



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبوقنديل

ماذا نقصد عندما نتكلم عن "العنصر البشرى"؟ إنه تعبير يكثر سماعه هذه الأيام، سواء كنا نعبر عن القلق من نقص المهارات الصحيحة للعاملين فى البحر ليتمكنوا من تشغيل السفن المتزايدة فى الحداثة والتقنية، أو عند الحديث عن الحوادث البحرية التى يتسبب فى وقوعها فشل العاملين فى البحر.

لكن الأمور المشتركة بين السفن والعاملين عليها هو الأمر الذى يجرى البحث فيه الآن والذى نرجو أن يكون بحثاً جيداً. وقد يكون من الأسهل والأيسر التوصية بزيادة سُمك الصلب المستخدم فى صناعة السفن وزيادة التقنية فى أجهزة تشغيل وتسيير السفن. عن محاولة تغيير عادات البشر وقدراته. والملاحظ أن أكثر الجهود توجّه إلى سلوك وتصرفات البشر فى أعمالهم سواء فى البر أو فى البحر.

وإذا بدأنا التحقيق فى قدرة العنصر البشرى فإن ذلك يقودنا إلى مشروع اليقظة Alert Project الذى بادرت هيئة اللويدز والمعهد البحرى منذ ثلاثة أعوام بالبحث فيها.

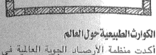
والمرحلة الأولى لمشروع اليقظة هو الدراية والمعرفة AWARENESS، أى ضرورة معرفة العاملين فى البحر أعمالهم جيداً وحُسن إستعمال الأجهزة الموجودة فى سفنهم. وهذا الأمر يحتاج من العاملين فى البحر وكذا من القائمين بتصميم وبناء السفن وأيضاً من القائمين بتشغيلها خلال عمرها، أن يعرفوا مدى قسوة البحر وقوته وطبيعته التى تؤدى إلى تراكم الصدأ والتآكل فى أجسام السفن. وهذا يعنى أن تصميم وبناء السفن لتكون صالحة للعمل فى ظل هذه الظروف التى لا ترحم، تستحق أن يكون الإهتمام بها كالإهتمام بزيادة المهارات المطلوبة من الأفراد الذين سيقومون بتشغيلها والإبحار عليها.

وإنتهى مشروع اليقظة إلى أهميّة العنصر البشرى فى العمل فى البحر، وأهميّة الدراية والمعرفة لديهم، وألا يؤدى الإصرار باليقظة لديهم إلى تهديد العاملين فى البحر وإظهار أخطائهم فيتسبب ذلك فى الشعور بالعداء منهم تجاه العمل فى البحر. ففى الماضى كان يُعتقد أن أسباب وقوع الحوادث هو خطأ العنصر البشرى ، فى حين أظهرت التحقيقات فى الحوادث أن هناك أسباب أخرى غير خطأ العنصر البشرى . والبحث فى اليقظة قد ساعد فى إظهار الأمور المشتركة بين العامل والماكينة. فالتصميم الجيد للسفن والماكينات يجب أن يجعلها سالمة وصالحة طوال حياتها كما أن تطقيم السفن بالأفراد يجب أن يكون من ذوى المهارات والكفاءات وأن يتوفوا أصحّاء وأهل العمل الذى يقومون به.

وإهتم البحث بضرورة أن يتفهّم المهندسون البحريون قوة البحر ويُفضّل أن يكون لهؤلاء فترة تدريب عملية فى البحر. كما أوصى البحث أن يتوفر للعاملين فى السفن تعليمات تشغيل الأجهزة بأسلوب يفهمه القائمون بتشغيلها وليس بأسلوب يفهمه المصممون لهذه الأجهزة فقط. وأن يجيد العاملون فى البحر اللغة الإنجليزية وهى لغة العمل فى البحر والتى يحتاجونها فى المواقف العادية وغير العادية.

كما أظهر البحث الجانب الآخر من العنصر البشرى ، وهو أن البشر لهم شعور ويحتاجون للراحة والتغذية السليمة وألاّ يتعرّضوا لضغوط مستحيلة فى تشغيل سفنهم والتى تُعتبر بيوتهم فى معظم السنة. كما يحتاج الأمر إلى توفير سبُل الترفيه لهم لبُعدهم عن عائلاتهم. وأن الإستثمار فى البشر يكون بتشجيعهم على الدراسة والتدريب والتخصص فى الأعمال البحرية مع توفير الجو السالم والسعيد والصحى لهم. ويجب أن يشعر هؤلاء العاملين فى البحر بأنهم أصحاب سفنهم وأن يشعر الجميع أنهم مسئولون عن العمل سوياً لتحقيق الإنتفاع بتشغيل السفن فى نقل التجارة العالمية.





محطات وأخبار

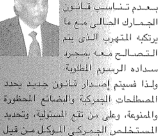
الكوارث الطبيعية حول العالم

أكدت منظمة الأرصاد الجوية العالمية فى تقريرها على أن أكثر من سبعة آلاف كارثة طبيعية اجتاحت العالم خلال الـ 25 عاماً الماضية، وراح ضحيتها حوالى مليونى شخص بجانب خسائر اقتصادية تعدت تريليون دولار، وأشار التقرير إلى أن الكوارث المناخية فقط تسببت فى وفاة 1.5 مليون شخص، وكبدت الاقتصاد العالمى خسائر قيمتها 750 مليار دولار تقريباً.

معرض الآثار الغارقة المصرية

بدأ معرض الآثار المصرية الغارقة جولته الأوروبية فى برلين حيث حقق نجاحاً كبيراً، وتستعد العاصمة الفرنسية باريس لاستضافة هذا المعرض فى الثامن من شهر ديسمبر القادم، ومن المتوقع أن يخدم المعرض إلى حد كبير أغراض الحملة الترويجية الدعائية السياحية المصرية الرامية لإستعادة السائح الفرنسى إلى مصر.

قانون جديد للجمارك



صرح جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بعدم تناسب قانون الجمارك الحالى مع ما يرتكبه المتهرب الذى يتم التصالح معه بمجرد سداده الرسوم المطلوبة، ولذا فسيتم إصدار قانون جديد يحدد المصطلحات الجمركية والبضائع المحظورة والممنوعة، وعلى من تقع المسئولية، وتحديد المستخلص الجمركى الموكل من قبل المستورد.

كابل بحرى للاتصالات الدولية

وافق الجهاز القومى لتنظيم الاتصالات برئاسة الدكتور طارق كامل على منح أول ترخيص لإنشاء كابل بحرى للاتصالات الدولية بمساهمة مصرية عربية، وذلك بغرض خدمة مصر ومنطقة الخليج وجنوب أوروبا عن طريق خفض قيمة الاتصالات التليفونية الدولية، وتتكلف المرحلة الأولى من هذا الكابل البحرى 120 مليون دولار، ويحقق استثمارات تصل إلى 300 مليون دولار.

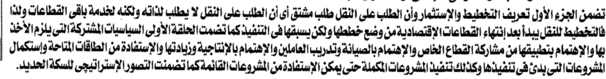
العمل بالبورصة العربية

يتوقع محمد عبد السلام رئيس شركة مصر للمقاصة أن يبدأ العمل بالبورصة العربية أوائل العام القادم حيث تم الإنتهاء من تدريب 16 من شركات السمسرة الأعضاء فى البورصة العربية من مصر والكويت والأردن، وذلك تمهيدا لبدء التداول بها عبر شبكة الإنترنت، ومن المتوقع أن يكون مقر البورصة العربية فى القرية الذكية بمصر.

بقلم دكتور / أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

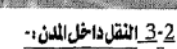
الجزء الثانى



تضمن الجزء الأول تعريف التخطيط والإستثمار وأن الطلب على النقل طلب مشتق أى أن الطلب على النقل لا يطلب لذاته ولكنه لخدمة باقى القطاعات ولذا فالتخطيط للنقل يبدأ بعد إنتهاء القطاعات الإقتصادية من وضع خططها ولكن يسبقها فى التنفيذ كما تضمت الحلقة الأولى السياسيات المشتركة التى يلزم الأخذ بها والإهتمام بتطبيقها من مشاركة القطاع الخاص والإهتمام بالصيانة وتدريب العاملين والإهتمام بالإنتاجية وزيادتها والإستفادة من الطاقات المتاحة وإستكمال المشروعات التى بدئ فى تنفيذها وكذلك تنفيذ المشروعات المكملة حتى يمكن الإستفادة من المشروعات القائمة كما تضمنت التصور الإستراتيجى للسكة الحديد.







3-2 النقل داخل المدن :-

بلغ ما تم تنفيذه فى مترو الأنفاق فى الفترة من 1983/82 – 2005/2004 5. 12مليار جنيه حيث تم تنفيذ خطى مترو الأنفاق بالقاهرة الكبرى (حلوان – المرج وشبرا الخيمة – الجيزة) وأصبح لها دور هام فى النقل حيث أن مترو الأنفاق وسيلة نقل جماعية سريعة وآمنة ومريحة وغير ملوثة للبيئة ولقد تم دراسة الخط الثالث الذى يربط امبابة بمطار القاهرة وجارى تنفيذه اعتماداً على الموارد المحلية والخبرة الفنية التى توافرت من تنفيذ الخطين السابق الأشارة لهما . وأن يتم فى نفس الوقت دراسة الخط الرابع وتحديد مساره وخطة تنفيذه ليتم البدء فى التنفيذ عقب الإنتهاء من الخط الثالث مباشرة.

كما يلزم أن يتم البدء فى تنفيذ الخط الأول بالأسكندرية الذى تحدد مساره (أبى قير / محطة مصر / المكس / العامرية) .

3-3 الطـرق :-

إهتمت الدولة اهتماماً بالغاً بشبكة الطرق العامة حيث بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات فى الفترة من 1983/82 حتى عام 2005/2004 4. 6 مليار جنيه فلقد تطورت شبكة الطرق كثيراً ويلزم الاستمرار فى ذلك حيث يعتبر معامل نصيب السكان من الطرق أحد المقاييس الهامة فى تقدم الدولة ويلزم الأستمرار فى الأهتمام بالطرق والمحافظة على مستوى الخدمة على شبكة الطرق حيث يجب إلا تزيد النسبة بين حجم المرور / السعة (V/C) عن 0.62 ولذا فيلزم وضع خطة الطرق على أساس المحافظة على هذه النسبة وذلك بتوسيع الطرق القائمة أو فتح محاور جديدة وبما يتمشى مع زيادة السكان ونمو الطلب على النقل وتطوير الأنتاج والأستهلاك ومن المهم خلق محاور تنموية جديدة لجذب الكثافة السكانية خارج المساحات الضيقة فى الدلتا طبقاً لخطة الدولة ووادى النيل لمواجهة التوسع العمرانى وذلك بإنشاء محاور عرضية جديدة للربط بساحل الأحمر ووضع خطة لإنشاء الطرق الحرة طبقاً لأولوياتها وليس للأمور الدعائية والاهتمام بالمحاور التى تربط مصر بالدول العربية والأفريقية لتحقيق انتقال الأفراد والبضائع بيسر وأقل تكلفة وبما يساعد على حركة التبادل التجارى والوصول الى التكامل الأقتصادى بين مصر والدول العربية والأفريقية .

كذلك يلزم تطوير شبكة الطرق القومية لمواجهة المتغيرات المستقبلية وتمشياً مع الخطط القومية فى تنمية الأقاليم المختلفة مثل الخطة القومية لتنمية سيناء ومنطقة القناه والخطة القومية لتنمية جنوب الوادى .

ومـن المطـلـوب أن يكون هناك آفاق غير نمطية للاستثمار وتسهيل مشاركة القطاع الخاص فى التمويل لامكان زيادة الاستثمارات فى انشاء الطرق لكى تستمر قوة الدفع فى حصول هذا النشاط لمزيد من الاستثمارات خاصة وان قانون الطرق قد تم تعديله بما يسمح للقطاع الخاص بالمشاركة فى إنشاء الطرق وصيانتها وأن وزارة النقل والمواصلات كانت قد حددت عدة محاور لمشاركة القطاع الخاص فى إنشائها بنظام BOT أى الأنشاء والتشغيل ونقل الملكية وهذه المحاور هى :

* طريق الأسكندرية الفيوم بطول 240 كم
* طريق الفيوم / أسوان بطول 850 كم
* طريق ديروط / الفرافرة / الوادى الجديد بطول 260 كم
* طريق الخارجة / شرق العوينات بطول 500 كم

ولكن نتيجة تغيير الوزارة تغيرت السياسات الاقتصادية وأعيد النظر فى المشروعات الاستثمارية بنظام BOT ولم يتم إسناد أى من هذه المشروعات للقطاع الخاص ويتطلب الأمر إعادة دراسة شروط مشاركة القطاع الخاص ليكون هناك توازن بين الدولة ومصلحة القطاع الخاص فى تحقيق العائد المناسب وأن ينظر للقطاع الخاص على أن دوره مكمل وهام للقطاع العام وأنه مساهم فى التنمية المستدامة وليس عائقاً لها.

ومن المهم أيضاً الاهتمام بتأمين سلامة المرور على الطريق لتقليل حوادث الطرق إلى أدنى حد لها أن الحوادث تكلف الدولة كثيراً من حيث الوفيات أو الأصابات والخسائر المادية فى المركبات والمنشآت ويلزم الأهتمام بكافة وسائل الأمن والأمان سواء علامات إرشادية وتحذيرية أو العواكس الأرضية والحواجز المعدنية وغيرها من الوسائل المستخدمة ونشر الوعى بين السائقين لتلاشى الأخطاء البشرية .

3-4 : النقل البرى على الطرق

143 : نقل الركاب

بلغ عدد ركاب الأتوبيس الذين يتم نقلهم بين المدن فى عام 1992 (من واقع الدارسة التى تمت حينئذ) 440 ألف راكب / يوم أرتفع فى عام 1997 إلى 562 ألف راكب / يوم بنسبة زيادة قدرها 7 .27 % ويعدل نمو سنوى قدرة 5% وعلى أساس البيانات التى وردت فى كتاب التنمية البشرية فى مصر الذى صدر عام 2005 من المعهد القومى للتخطيط وبرنامج الأمم المتحدة للتنمية فى مصر فان عدد السكان سوف يتراوح ما بين 7. 77 مليون نسمة على أساس الوضع المتفائل والتنمية المستدامة و 9. 78 مليون نسمة على أساس استمرار الوضع على ما هو علية أى سوف يتراوح معدل نمو السكان ما بين 1996 و 2010 2 % و 09. 2 % وينخفض معدل النمو إلى ما بين 52 .1 % و 089 .2 % عام 2010 و 2015 أى يتراوح عدد السكان ما بين 8 .83 و 5 .87 مليون نسمة وينخفض معدل نمو السكان إلى ما بين 186 .1 % و 91 .1 % بين عامى 2010 و 2020 ويتراوح عدد السكان ما بين 9 .88 و 2 .96 مليون نسمة وان معدل نمو الناتج المحلى الإجمالى سوف يكون 7 .4 % على أساس استمرار الوضع على ما هو علية يرتفع إلى 3 .7 % فى حالة الوضع المتفائل والتنمية المستدامة .

وعلى أساس البيانات السابقة فأن من المقترح أن يتراوح معدل نمو الركاب بين الأقاليم ليكون ما بين 3 % و 5 % حتى عام 2017 وبذلك فأن حجم الركاب سوف يتراوح ما بين 1015 ألف راكب / يوم و 1490 ألف ركب / يوم أى أن عدد الركاب سوف يتضاعف ما بين 8 .1 – 7 .2 مرة مما كان علية 1997 وذلك على أساس بقاء الوضع على ما هو علية وفى حالة إعادة التنظيم ووضع السياسات اللازمة لحصر العمل لسيارات الأجرة فى المسافات والمناطق التى يتمتع فيها بميزة التكلفة الاقتصادية الأقل فأن عدد الركاب سوف يتراوح ما بين 1100 و 1625 ألف راكب / يوم ومما يجدر ذكره فأن التنبؤ السابق تم على أساس استمرار الأجور السائدة فى السكة الحديد و استمرار المزايا الممنوحة والتخفيضات المعمول بها حالياً فى السكة الحديد وإذا ما تم إلغاء هذه المزايا وتلك التخفيضات فسوف يرتفع عدد الركاب فى عام 2017 ليكون 1160 و 1720 ألف راكب / يوم أى أن عدد الركاب يرتفع 1 .2 . 3 مرة مما كان علية الوضع عام 1997 .

السياسات العامة المستقبلية للنقل البرى للركاب بين الأقاليم :-

فى ضوء الأوضـاع الحالية للنقل العام للركاب بين المدن والتوقعات المستقبلية للطلب نعرض فيما يلى بعض الخطوط والسياسات التى تستهدف تطوير وتحسين تسهيلات خدمات نقل الركاب بالأتوبيس بين المدن بما يتلاءم مع النمو المتزايد للطلب على الوسيلة وتتلخص هذه الخطوط والسياسات فيما يلى :-

* تنسيق الخدمة بين سيارات الأجرة والأتوبيس .
* زيادة إحلال وتدعيم أسطول الأتوبيسات .
* تطوير النظم بما يتمشى مع الاتجاهات الاقتصادية للدولة .
* إجراء ما يلزم من تعديلات فى القانون رقم 55 لسنة 1975 الخاص بمنح امتياز خدمات النقل العام بما يحقق رفع كفاءة النقل وحماية الملتزم والراكب .

تنسيق الخدمات بين سيارات الأجرة والأتوبيس :-

يتولى خدمات نقل الركاب بين المدن على الطرق البرية كل من سيارات الأجرة والأتوبيس وبينما يقدم الأتوبيس مستويات مختلفة من الخدمة تنفرد سيارات الأجرة بمستوى واحد فقط باستخدام سيارات من 7 – 16 مقعد .

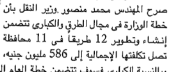
وعادة ما تعمل سيارات الأجرة والأتوبيس فى نقل الركاب على نفس الخطوط بين المدن ، إلا أنه يفضل من الناحية الاقتصادية استخدام الأتوبيس فى الخطوط ذات المسافات الطويلة وأحجام الطلب الكبير والعكس صحيح بالنسبة لسيارات الأجرة ، وطبقاً للدراسة فإن الأتوبيس يكون اقتصادياً عند ما يزيد حجم الحركة عن 34500 راكب / كم فى اليوم ومن المتوقع أن تستأثر شركات الأتوبيس بنقل حوالى 60% من أعداد الركاب ويقترح طبقاً للأسلوب الاقتصادى أن يعاد

ترتيب التشغيل المشترك للأتوبيس وسيارات الأجرة فى الخط الواحد بحيث يقتصر على تشغيل أيهما اعتماداً على مسافة الرحلة وحجم الطلب فيما عدا الخطوط الخاصة بالمدن الكبيرة ولكى يتم تقسيم الطلب بين الوسيلتين يتعين ضرورة أن تتولى وزارة النقل من جانبها ما يلى :–

* إجراء دراسات على الخطوط لتصنيفها مع إعداد دراسة تحليلية للتكاليف .
* تقوية النظم الإدارية والإجرائية المتعلقة بغرض رقابة الخدمات على الخطوط .

زيادة إحلال وتدعيم أسطول الأتوبيسات :-

من واقع بيانات نقل الركاب بالأتوبيس فى الفترة من 90/ 1991 حتى 1999/98 تبين انخفاض اعداد الأتوبيسات المملوكة حتى عام 95 / 1996 بنسبة 17 % كما انخفض المتوسط اليومى للوحدات الشغالة بنسبة 5 .31 % وانخفضت نسبة كفاءة تشغيل الوحدات من 80 % عام 89 / 1990 إلى 66% عام 95 / 1996 وفى عام 98 / 1999 بلغ عدد الأتوبيسات المملوكة 2712 وارتفعت كفاءة التشغيل إلى 70 %. والعمر الأفتراضى المقرر للأتوبيس 10 سنوات غير أن بعض الأتوبيسات تظل فى الخدمة أكثر من ذلك رغم تعرضها لكثير من الأعطال الفنية وفى السنوات القليلة المقبلة سوف تحتاج الشركات إلى إحلال الأتوبيسات التى تزيد أعمارها حالياً عن 9 سنوات هذا فضلا عن إضافة ما يلزم لمقابلة النمو فى الطلب والذى يتوقع أن يزيد بمعدل سنوى من 3% - 5% وبافتراض عدم تغير كفاءة التشغيل فيتعين زيادة الأتوبيسات بنفس معدل زيادة الطلب المتوقعة، مع أخذ التغير فى مستويات الخدمة فى الاعتبار وحفاظاً على خدمة الركاب من ذوى الدخل المحدود فيتوقع المسئولون عن الشركات أن تزيد نسبة تشغيل الخدمات المكيفة والفاخرة من 26 % فى عام 1992 إلى 50% عام 2017 واحلال الأتوبيسات التى تجاوز أعمارها ثمانى سنوات وتحتاج الشركات سنوياً استثمارات قدرها 212 مليون جنيه ، وهو عبء كبير يتطلب تدبيره البحث عن مصادر تمويل جديدة خاصة إذا علم أن مجمع الإملاك فى يونيو 2002 بلغ 7. 493 مليون جنيه وهى تمثل 7. 47% مما كان يجب استثماره حتى عام 2002 وقدره 2. 1035 مليون جنيه بأسعار 1999/98 هذا فضلاً عن عدم إتاحة مجمع الأهلاك المشار إليه وإذا ما أخذ فى الإعتبار الأسعار الحالية سوف نجد أن الأمر صار غاية فى الصعوبة .



وإذا كانت الشركة القابضة للنقل (التى تم دمجها فى الشركة القابضة للنقل البحرى) قد قامت بتمويل استثمارات الشركات من أرباحها من شركات النقل البحرى التى كانت تابعة لها وهو وضع لن يستمر خاصة فى ظل برنامج خصخصة الشركات ، لذا يلزم فتح الباب للاستثمار الخاص للمشاركة مع الشركات القائمة فعلاً وكذلك السماح للقطاع الخاص بإنشاء شركات جديدة تعمل جنباً إلى جنب مع الشركات القائمة والعمل على رفع كفاءة إنتاجية العمل بالشركات القائمة وترشيد التكاليف خاصة تكاليف العمل (الأجور) وذلك بتقييد التعيينات بهذه الشركات والعمل على رفع كفاءة العاملين بإعداد البرامج التدريبية للعمالة الماهرة والأهتمام بالصيانة بكافة أنواعها سواء الدورية أو الوقائية أو الجسمية وذلك ليقوم الأتوبيس بدوره المأمول فى نقل الركاب بين الأقاليم لما له من ميزة فى خفض التكاليف بالمقارنة بنقل الركاب بسيارات الأجرة وعدم تلويث البيئة وقلة مساحة ما يشغله من الطريق .

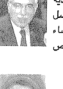
تطوير النظم بما يتمشى مع الاتجاهات الاقتصادية للدولة :-

أن الدور المنوط بوزارة النقل يلم إن يتغير من التحكم إلى الأشراف والمتابعة مع تدخل أقل فى أنشطة شركات النقل الخاصة وبسبب وضع خدمات النقل العام يكون من المجازفة ان توضع أعمال النقل فجأة فى نظام السوق الحر الكامل بدون سيطرة حيث أنه إذا حدث ذلك فسوف يحدث تعارض ونضارب اجتماعى وسوف تركز خدمات النقل على المسارات التى تحقق الربح بينما المسارات الغير مربحة تصبح ذات خدمات سيئة أو سوف يتم إهمالها كما ان المنافسة لاتسمح للشركات الضعيفة فى البقاء وسوف تؤثر المنافسة المدمرة على عامل الأمان . ولذا فإن الظروف الجديدة تتطلب عدم التدخل المباشر ويكون التدخل عن طريق السياسات والنظم ووضع القواعد العامة ومراقبة تنفيذها ولقد أدركت وزارة النقل دورها الجديد بعد صدور القانون رقم 203 لسنة 1991 وتبعية الشركات لقطاع الأعمال العام ولذا أصدرت القرار رقم 407 لسنة 1995 بإسناد مهمة الإشراف والمتابعة إلى الهيئة العامة للطرق والكبارى والتى أضيف إلى أسمها (النقل البرى) .

فإذا كان هناك شركة قابضة للطرق والكبارى والنقل البرى فلماذا لم يتم نقل شركات الركاب والبضائع وعددها تسعة من الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والتى يتبعها ست وعشرين شركة أى إذا تم نقل الشركات التسعة لجهة الاختصاص وهى وزارة النقل فإنه يتبع الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى بعد ذلك سبعة عشر شركة بدلاً من هذا التضخم الذى صار لامبرر له فى ظل وجود شركة قابضة تتبع وزير النقل ، ولاشك أن تبعية الشركات الى وزارة النقل سوف يكون اكثر فعالية من حيث الأشراف والرقابة والمتابعة وتنفيذ السياسات ورفع الكفاءة مما يعود بالنفع على مستهلكى الخدمة وعلى الاقتصاد القومى .

محطات وأخبار

طريق سوهاج - البحر الأحمر



وافق الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء على المراحل التنفيذية لإنشاء طريق سوهاج – البحر الأحمر بطول 240 كيلو متر، وتصل تكلفته حوالى 700 مليون جنيه، ويعتبر هذا الطريق كمحور مهم للقضاء على عزلة محافظة سوهاج المحصورة بين جبلين، بجانب إتاحة فرص الاستثمار وجذب رؤوس الأموال لإقامة المشروعات الكبرى .

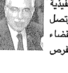
مشروع صينى ضخم

أكد المهندس رشيد محمد رشيد حرص مصر على إقامة علاقات إقتصادية جديدة ومتميزة مع الصين والإستفادة بين الخبرة الصينية، ولذا فقد تم بحث مشروع صينى خاص بإنشاء مدينة صناعية صينية متكاملة بمصر تشتمل على 300 مصنع صغير ومتوسط، بجانب عدد من المعارض المتخصصة، وسيتم تصدير 50% من إنتاج هذه المدينة لأسواق دول الكوميسا وأفريقيا والولايات المتحدة وأوروبا، وقد أشادت السيدة جواشيا وخوى رئيسة الغرفة التجارية لمقاطعة شن زن الصينية بموقع مصر الإستراتيجى فى منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا، ويصل رأسمال هذا المشروع خلال السنوات الخمس الأولى إلى 800 مليون دولار، كما أنه سيوفر 150 ألف فرصة عمل.

الإستفادة من الأزمة الراهنة

أكد الدكتور أحمد جويلى أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية على أن على الأمة العربية الاستفادة من الأزمة الراهنة التى تتمثل فى سلسلة العدوان والتآمر على الأمة العربية، وتحقيق خطوات ملموسة على طريق العمل العربى المشترك لمصلحة الأمن القومى ولصالح مستقبل الأمة، ولابد من الاعتماد على الذات للدول العربية من خلال التكامل الاقتصادى فيما بينها، وإقامة السوق العربية المشتركة لتعزيز تكاملها الاقتصادى خاصة بعدما وصل الناتج العربى الإجمالى 733 مليار دولار بنسبة 2.2% من الناتج العالمى البالغ 32 تريليون دولار، وتمثل الصادرات السلعية العربية 303.2 مليار دولار بنسبة 4.1% من الصادرات العالمية.

عمالة مصرية للسعودية



تلقت وزارة القوى العاملة والهجرة المصرية العديد من الطلبات للإستعانة بالعمالة المصرية فى مختلف المجالات بالملكة العربية السعودية، ولذا فقد تم الإتفاق بين الوزيرة عائشة عبد الهادى والدكتور غازى القصيبى وزير العمل السعودى على الاستعانة بالعمالة المصرية فى المشروعات التنموية العملاقة التى تشهد المملكة فى المرحلة الحالية، وقد تمت مناقشة كافة الموضوعات المتعلقة بالعمالة المصرية بالسعودية وكيفية مواجهة المعوقات التى تتعرض لها وكيفية الاستعانة بالعمالة المصرية من خلال تعميق التعاون بين مصر والسعودية فى مجال التشغيل.

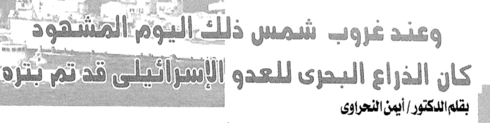
خطة الطرق والكبارى المصرية



صرح المهندس محمد منصور .وزير النقل بأن خطة الوزارة فى مجال الطرق والكبارى تتضمن إنشاء وتطوير 12 طريقاً فى 11 محافظة تصل تكلفتها الإجمالية إلى 586 مليون جنيه، وبالنسبة للكبارى فسوف تتضمن خطة العام القادم إنشاء 8 كبارى فى 6 محافظات بتكلفة إجمالية 148 مليون جنيه، ويعتبر إنشاء كوبرى دمياط المعدنى المتحرك على النيل من أهم مشروعات الوزارة ويتكلف 25 مليون جنيه، وأشار الوزير إلى أن تكلفة صيانة الطرق فى مصر تصل إلى مليار جنيه سنوياً ويتم توفيرها من خطط الوزارة الخاصة بزيادة الموارد.

النفقات العسكرية العالمية

تتوقع منظمة لوكسنام الخيرية البريطانية أن تصل النفقات العسكرية العالمية للعام 2006 الجارى إلى 1059 مليار دولار، ويفوق هذا الرقم بـ 15 ضعفاً حجم المساعدات الدولية، وقد أدى ذلك إلى إزدهار صناعة الأسلحة بنسبة 60% خلال أربع سنوات من 157 مليار دولار عام 2000 إلى 268 مليار دولار عام 2004، وتقع المسئولية فى هذه الزيادة على الولايات المتحدة بشكل رئيسى ودول الشرق الأوسط، هذا علاوة على بعض الدول الأكثر فقراً التى ساهمت فى ذلك، فقد أنفقت كل من بنجلاديش والنيبال وباكستان على جيشها أكثر مما أنفقته على الخدمات الصحية فى 2002 و 2003 .



وعند غروب شمس ذلك اليوم المشهود كان الذراع البحرى للعدو الإسرائيلى قد تم بتره



بقلم الدكتور / أيمن النحراوى

هذا حديث عن الإنسان المصرى بمعدنه النفيس ومادته الأصلية وشخصيته الفريدة والتى وإن تعرضت لصروف الزمان وعظائم الأمور إلا أن الجوهر الفريد لها يظل شامخا وراسخا أبد الدهر. ولا شك أن أحداث يونيو 1967 قد فرضت آنذاك على مصر والأمة العربية ظلاماً حالكا . فى ظل التداعيات والنتائج المترتبة على هذه الأحداث حتى ظن الكثيرون فى الدوائر السياسية العالمية أن هؤلاء المصريين لن تقوم لهم قائمة بعد ذلك ، وتبجح وزير حرب العدو الجنرال موشيه ديان حين أعلن للصحفيين إنه سيذهب ليجلس بجوار الهاتف فى إنتظار مكالمة الإستسلام من الرئيس المصرى جمال عبد الناصر، جاهلاً هذا الاسرائيلى بمن هو ذلك المصرى العظيم .

• وقد جاءت عملية إغراق المدمرة إيلات ، لتحدث تغييرا جذريا فى الفكر الإستراتيجى البحرى العالمى وصارت شهادة مجيدة درسا يدرس فى الأكاديميات العسكرية فى العالم.

أحداث اليوم الخالد

* فى مساء يوم الجمعة 20 اكتوبر 1967 إكتشف رادار لنش السواحل " نسر " هدفا فى إتجاه 51 درجة على مسافة 17 ميل بحرى من فنار بورسعيد ، وفى الساعة 5:30 من صباح اليوم التالى تم رصد الهدف من جديد بوضوح بواسطة أجهزة رادار قاعدة بورسعيد البحرية على إتجاه 95 درجة والمسافة 13 ميل بحرى . كما رصدت نقطة المراقبة البصرية أعلى فنار بورسعيد الهدف وسجلته إحدى السفن التجاريه المصريه والتى كان يقودها آنذاك الربان / أمون واصف ، وعليه فقد تم رفع درجة الإستعداد فى القاعدة وعندما أشارت عقارب الساعة الى السابعة وعشر دقائق صباحاً ، تم إبلاغ مركز العمليات البحرى بقيادة القوات البحرية بالاسكندرية بالموقف ، وعلى الفور أصدر قائد القوات البحرية تعليماته بإخطار هيئة العمليات بالقيادة العامة للقوات المسلحة .

الإستعداد للقتال

* آنذاك بالقاعدة فى بورسعيد كان قد تم رفع درجة رستعداد سرب لنشات الصواريخ المكون من لنشين طراز كومار السوفيتى الصنع حمولة 85 طن ، طول27 متر ، عرض 6 متر ، غاطس 1.5 متر ، السرعة 40 عقدة ، مدى الإبحار 400 ميل بحرى ، واللنش مجهز بصاروخين موجهين طراز ستايكس مدى 34 ميل بحرى ، سرعة الصاروخ 0.9 ماخ ، وزن العبوة المتفجرة نصف طن ، وفى الساعة 11.25 صباحا تم رصد الهدف من جديد على مسافة 5 اميال بحرية من نجمة بورسعيد وبعد 15 دقيقة رصد الهدف من جديد على إتجاه 40 درجة ومسافة 11 ميل بحرى من فنار بورسعيد ، وعليه فقد طلبت قيادة القوات البحرية من القيادة العامة وهيئة عمليات القوات المسلحة التصديق على قرارها بتدمير الهدف البحرى المعادى فور إختراقه المياه الاقليمية ، .. كان القرار خطيرا وعلى درجة عالية من الحساسية ، وله أبعاد سياسية وعسكرية كبرى ، عليه فقد تم رفع الأمر إلى الرئيس جمال عبد الناصر (رحمه الله) الذى صدق عليه من فوره فى تمام الساعة 12:20 ظهر ذلك اليوم المشهود .

الخروج للمعركة

* فى الساعة 1:15 ظهرا قام مركز العمليات البحرى برأس التين ، بإرسال إشارة لاسلكية مفتوحة إلى قيادة قاعدة بورسعيد ، كان الغرض من الرسالة خداعيا حيث كان نصها " .. لا تشتبك مع أية أهداف فى نطاق القاعدة " وعلى الجانب الآخر تم إخطار قائد القاعدة البحرية تليفونيا بحقيقة الأمر عن طريق هيئة العمليات بالقاهرة وذلك حتى لا يحدث أى إلتباس فى الموقف . وتوالت الأحداث ، إذ تم رصد الهدف من جديد الساعة 4.40 عصراً حيث إخترق من جديد المياه الإقليمية ، على الفور صدرت أوامر القتال إلى سرب لنشات الصواريخ بقاعدة بورسعيد ، على أن تتم الضربة الأولى بواسطة لنش الصواريخ رقم 504 بقيادة قائد سرب اللنشات النقيب أحمد شاكر عبد الواحد القارح ، تليها الضربة الثانية بواسطة لنش الصواريخ رقم 501 بقيادة لطفى جاد الله . وفى تمام الساعة الخامسة وخمس دقائق عصراً ، أبحر سرب لنشات الصواريخ إلى خارج القاعدة للإشتباك مع الهدف المعادى ، وفى الخامسة وخمس وعشرين دقيقة تماماً وبعد ضبط الهدف على شاشة رادار لنش الصواريخ ، تم إطلاق الصاروخ الأول من اللنش 504 حيث أطاح ذلك الصاروخ بأجهزة الإتصال وهوائيات اللاسلكى بالمدمرة ، مما جعلها عاجزة عن الإستغاثة وطلب النجدة ، بعدها بأربع دقائق تم إطلاق الصاروخ الثانى الذى أصاب غرفة الماكينات بالمدمرة إصابة مباشرة . فى غضون ذلك كانت أجهزة رادار قاعدة بورسعيد قد تم إغلاقها مؤقتا بأوامر من قيادة القاعدة بناء على طلب قائد سرب اللنشات ، حتى يتمكن من إستخدام راداراته بوضوح دون تداخل أو تشويش وعليه فبعد نهاية العملية تمت إعادة تشغيل رادارات القاعدة من جديد الساعة6:50 مساء ، لحظتها تم رصد الهدف من جديد على إتجاه 83 درجة ، مسافة 11 ميل بحرى ، وإتضح أنه ساكن فى موقعه دون حراك على الفور تم إبلاغ مركز العمليات برأس التين ، وفى تمام الساعة 7:05 مساء صدر الأمر إلى لنش الصواريخ رقم 501 بالخروج والإشتباك مع الهدف ، وتحقق ذلك بالفعل عندما تم إطلاق الصاروخ الأول فى الساعة 7: 29 مساء وبعدها بثلاث دقائق تم إطلاق الصاروخ الثانى ، حيث إنفجر الصاروخ الأول فى الماء أسفل الهدف ، فى حين حقق الصاروخ الثانى إصابة مباشرة دمرت الهدف وإحالته إلى كتلة من النيران ، وفى الساعة الثامنة كان الهدف قد تلاشى من على شاشة رادار القاعدة ، وهوى إلى قاع البحر بغير رجعة .

الدموع الوقحة

* وقد بدأت إسرائيل على الفور عمليات الإنقاذ فى الساعة 8:15 مساء ، حيث حلقت أربع طائرات إسرائيلية فوق موقع المعركة وأخذت تلقى بالمشاعل المضيئة والقوارب المطاطية ، لكن وحدات الإنقاذ الإسرائيلية لم تستطع الوصول إلا فى وقت لاحق وبجرأة ووقاحة يتصل رئيس الأركان العامة للجيش الإسرائيلى بكبير مراقبى الأمم المتحدة فى القدس ، ويطلب منه التدخل لدى الحكومة المصرية لتسهيل عملية إنقاذ الضباط والجنود البحريين الغرقى والمصابين الذين تصادف أن يكون من بينهم طلاب دفعة التخرج من الكلية البحرية الإسرائيلية الذين كانوا على ظهر المدمرة المنكوبة ، إلى هذا الحد كانت وقاحة هؤلاء الذين قتلوا أسرانا وداسوهم بالدبابات ومثلوا بهم أشنع تمثيل ، دون رادع أو إعتبار لأى قيمة طوال حروبها العدوانية المجرمة ضد مصر والعرب ، وهكذا دفعت إسرائيل ثمن عدوانها غاليا ، وكان للقوات البحرية المصرية شرف هى جديرة به كل الجدارة وهى أن تكون أول من إقتص لمصر وثأر لها من هزيمة يونيو 1967 ، فكانت عملية إغراق المدمرة إيلات بمثابة الخيوط الأولى للفجر بعد ليل دامس حالك ، وإرهاصة مبكرة لنصر أكتوبر المجيد .

* ولقد أصابت تلك العملية إسرائيل فى مقتل وانزلتها من زهو كاذب تملكها بعد يونيو 1967 ، وأزالت وهمها بأنها إستطاعت أن تكسر إرادة مصر الخالدة ، فى حين أن الجيش المصرى البطل ، لم تتح له فى 1967 فرصة حقيقية للقتال ، وكانت نتيجة ما حدث فى 1967 هى النتاج الحتمى الذى تسئل عنه وتتحمله القيادة المتخبطة غير الكفؤ للجيش آنذاك .. وبفضل من الله ونصره لا يمر وقت طويل حتى تثأر مصر وتنتصر لنفسها ولأمتها العربية نصراً عزيزاً مؤزرا فى حرب أكتوبر المجيدة .

التغير فى الإستراتيجية البحرية

* وهذا تغير الفكر الإستراتيجى البحرى ، إذ أنه للمرة الأولى فى التاريخ البحرى تتصدى وحدة بحريه صغيره لقطعه بحريه ضخمه ، تتمتع بقوه نيران هائله ومتنوعة ، كانت المدمره إيلات طراز Z إنجليزيه الصنع حموله 2575 طن ، الطول 111 متر العرض 11 متر ، الغاطس 5 متر ، السرعه 31 عقدة مدى الإبحار 2800 ميل بحرى ، 4 قواعد أعماق ، 4 مدافع 4.5 بوصة ، 6 مدافع 40 م.م ، 8 أنابيب طوربيد ، الطاقم 186 ضابط وجندى ، ... وبذلك أثبتت تلك المعركة أن قوة النيران والقدرة القتالية لم تعد تتناسب طرديا مع حجم القطعة البحرية مما مثل تحولا جوهريا فى الفكر الإستراتيجى البحرى منذ ذلك التاريخ .

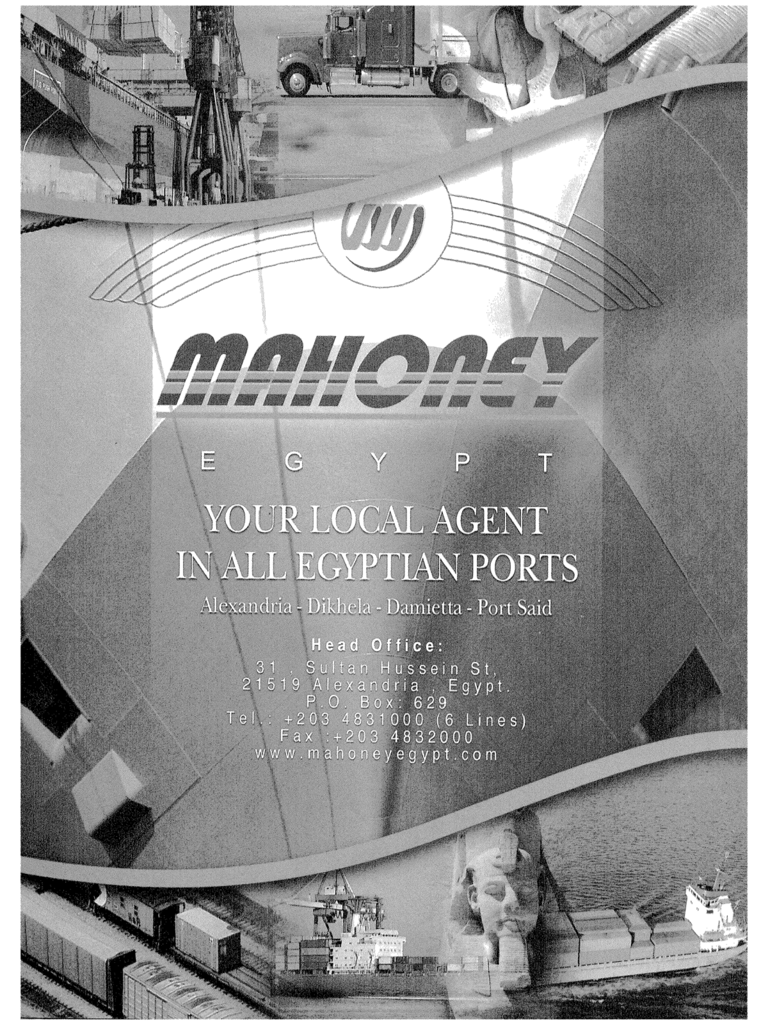
الأبطال

* وقد كرمت مصر ممثلة فى شخص الرئيس البطل جمال عبد الناصر أبنائها الأبطال الذين حفروا إسمهم بالمجد والفخر فى عملية إغراق المدمرة إيلات فمنح قائدا لنشات الصواريخ وسام نجمة الشرف العسكرية وهما النقيب / أحمد شاكر عبد الواحد القارح ، والنقيب / لطفى جاد الله ، ومنح ضباط وجنود لنشى الصواريخ الأوسمة والأنواط وهم الملازم أول السيد عبد المجيد ، الملازم أول حسن حسنى أمين ، ضابط بحرى سعد السيد ، الجنود .. عبد الحميد عبد الفتاح ، بكرى فتح الله ، عبد العزيز إبراهيم ، صلاح حافظ ، محمد جودة ، سمير محى الدين ، على عبد الله ، محمد عبد العاطى ، محمد رجب ، عبد الهادى شوقى ، معوض سرجيوس ، عبد السلام جمعة ، محمد شعبان ، السيد أحمد ، محمد على ، فصيح صابر ، عبد اللطيف محمد ، على عبد العزيز ، حسين عمارة ، فودة البدراوى ، حمدى فرغلى ، أحمد الجوهرى ، خيرى بركات .

* هذا درس فى الرجولة والشهامة الحقيقية التى تعبر عن المعدن الأصيل والثمين للإنسان المصرى والعربى عندما يتصدى ويقبل التحدى بشجاعة وجسارة فى دفاعه عن أرضه وعرضه وهكذا هى مصر العظيمة .

[رَبِّ اجْعَلْ هَٰذَا الْبَلَدَ آمِنًا وَارْزُقْ أَهْلَهُ مِنَ الثَّمَرَاتِ]

صدق الله العظيم





أخبار القناة

ذكرى إنتصار الإرادة المصرية على مؤامرة الإنسحاب الجماعى للمرشدين والعاملين الأجانب من القناة فى 14، 15 سبتمبر 1956 [عيد المرشد]

المرشدون المصريون أخذوا على عاتقهم مسئولية تسيير حركة الملاحة البحرية فى القناة بعد إنسحاب المرشدون الأجانب، ويظهر فى الصورة الجدية والإصرار للعبور بالسفينة إلى بر الأمان.

أحتفلت هيئة قناة السويس فى الساعة الثامنة والنصف مساء الأربعاء 13 سبتمبر 2006 بالذكرى الخمسين لإنتصار الإرادة المصرية فى قناة السويس على مؤامرة الإنسحاب الجماعى للمرشدين والعاملين الأجانب ليلة 14 – 15 سبتمبر 1956، وأقيم الإحتفال بنادى الشراع بالإسماعيلية.

وشهد الإحتفال الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس، والسادة محافظوا إقليم القناة (السيد اللواء عبد الجليل الفخرانى محافظ الإسماعيلية، والسيد اللواء محمد سيف الدين جلال محافظ السويس والسيد اللواء مصطفى كامل محافظ بورسعيد.

كما حضر الإحتفال السادة أعضاء مجلس إدارة هيئة قناة السويس الحاليين والسابقين، والقيادات الشعبية والتنفيذية بمحافظات القناة، والسادة المرشدون الرواد الذين عاصروا الحدث وقيادات الهيئة ونقابات العاملين، وممثلوا الصحافة والإعلام وقام السيد الفريق رئيس الهيئة بتكريم العاملين بإدارة التحركات الذين أمضو 25 عاماً فى خدمة القناة بمنحهم الشعار الذهبى وبلغ عددهم / 46 فرداً.



القرار الجرئ:
الزعيم الراحل جمال عبد الناصر يُعلن أمام الأمة قرار تأميم قناة السويس، ذلك القرار الذى حفظ لمصر حقها وأحدث تغييراً فكرياً شاملاً لدى العالم بأكمله.



إنسحاب جماعى:
حوار بين المرشدين الأجانب للإتفاق على كيفية تنفيذ قرار الإنسحاب من إدارة القناة ويبدو على وجوههم الدهشة من القرار الذى أذهل العالم بأكمله.



تعليمات صارمة:
أحد المرشدين المصريين يلقى تعليمات صارمة لزملاؤه لقبول التحدى الكبير والتغلب على مشكلة إنسحاب الأجانب.

تكريم الأبطال:
المهندس محمود يونس رئيس هيئة قناة السويس الأسبق يُكرم المرشدين المصريين الذين خاضوا معركة الصمود وإستطاعوا إدارة قناتهم بنجاح.

مجلس إدارة القناة بعد التأميم:

* الدكتور / محمد حلمى بهجت بدوى (رئيساً)
* المستشار / بدوى إبراهيم حمودة
* الدكتور / محمد أحمد سليم
* الدكتور / محمد توفيق سكر
* الدكتور / محمود عبد الباقى القشيرى
* المهندس / محمود يونس نائب الرئيس والعضو المنتدب
* المهندس / أحمد نبيه يونس
* الدكتور / مصطفى عثمان الحفناوى
* المستشار / محمد على القنيت
* المستشار / برهان سعيد
* المهندس / إبراهيم زكى
* لواء بحرى / محمود سامى



الزعيم الراحل محمد أنور السادات يُكرم الرئيس السابق لهيئة قناة السويس المهندس عزت عادل، والذى كان واحدًا من الرجال الذين نفذوا خطة السيطرة على قناة السويس.

الرئيس الراحل محمد أنور السادات يُكرم المهندس مشهور أحمد مشهور الرئيس الأسبق لهيئة قناة السويس وأحد رجال التأميم.

مرور أكبر سفينة حاويات بقناة السويس

* عبرت قناة السويس يوم الجمعة 22 سبتمبر 2006 سفينة الحاويات إيما ميرسك .. وهى تعد أكبر وأحدث سفينة حاويات فى العالم وترفع العلم الدنماركى .
* وقد سددت رسوما قدرها 653421 دولار أى ما يعادل 3.741 مليون جنيه مصري.
* وقد إستغرقت رحلة العبور 17 ساعة ونصف .. حيث بدأت من بورسعيد الساعة الواحدة والنصف صباحاً وغادرت السويس الساعة السادسة مساءًا.
* ويبلغ الحد الأقصى لحمولة السفينة 15000 حاوية.
* ويبلغ طولها 398 متراً وعرضها 56.50 متراً وحمولتها الصافية 156000 طن.
* ويعتبر نجاح هيئة قناة السويس فى عبور هذه السفينة بأمان كامل هى بداية مشجعة لبقية شركات الحاويات العالمية على بناء مثيلا لهذه السفينة العملاقة مما سيؤدى بإذن الله إلى تنامى عائدات قناة السويس من عبور سفن الحاويات.
* علما بأن دخل الهيئة من سفن الحاويات يمثل حالياً أكثر من 50٪ من عائدات العبور بالقناة.

رقماً قياسياً جديداً:

فى إطار الأرقام القياسية للإيرادات والتى حققتها قناة السويس خلال عام 2006 نتيجة للسياسة التى تتبعها إدارة الهيئة فى التطوير المستمر للمجرى الملاحي والإسطول الكراكات والقاطرات وقبل ذلك تطوير أداء العاملين بها فقد صرح السيد الفريق / أحمد على فاضل – رئيس الهيئة، بأن القناة قد حققت فى شهر أغسطس 2006 أعلى إيراد شهرى فى تاريخها وقدره 334 مليون دولار (تعادل 1912 مليون جنيه مصرى) وبإجمالى عدد سفن 1581 سفينة وبحمولات إجمالية 63 مليون طن.

الملاحة فى قناة السويس:

حققت قناة السويس إيراداً بلغ (2.45 مليار دولار) بما يعادل (14.1 مليار جنيه مصرى) هذا وأصدر قسم الإحصاء إحصائية الملاحة خلال الفترة من يناير إلى أغسطس 2006 – جاء فيها.

* إجمالى عدد السفن العابرة 12141 سفينة حمولاتها 479.413 مليون طن. بزيادة 287 سفينة بنسبة 2.4٪، والحمولات بزيادة 43.584 مليون طن بنسبة 10٪ عن نفس الفترة من عام 2005 .



الرئيس مبارك يرفع العلم على الكراكة «مكة»
السيد الرئيس محمد حسنى مبارك راعى إنجازات التطوير بقناة السويس يرفع العلم معلناً بدء تشغيل الكراكة مكة (واحدة من أكبر كراكات الهيئة).





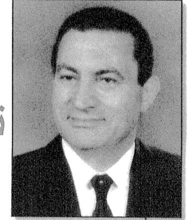
أسرة المجلة

وجميع العاملين بها

يهنئــون

السيد اللواء بحرى

توفيق عبد الحميد السيد أبو جندية



على ثقة القيادة الرشيدة

وقرار السيد الدكتور

رئيس مجلس الوزراء

رقم 1737 لسنة 2006



بتعييـن سيادتــه

رئيساً لمجلس إدارة هيئة ميناء دمياط

بالدرجة الممتازة

وذلك لما قام به سيادته

من إنجازات ونجاحات

ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار

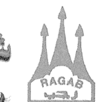
فى ظل قيـادة

فخامة الرئيس

محمـد حسنـى مبـارك



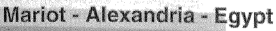
Alexandria
Damietta
Port Said
El Arish
Ismailia
Giza
Cairo
Suez
Sinai
Sokhna Port
Aqaba
Fayoum
Beni Suef
Tur Sina
El Minya
Sharm El Sheikh
Hurghada
Asyut
Safaga
Sohag
Qena
Luxor
El Kharga
Marsa 'Alam
Aswan
يا قبطـان.. يا قبطان..
أنا غلطـان... غلطـان
كـان لازم أروح مينـاء
السخنة للضمان والأمان
بسرعة قوام قوام !؟
ات والإحصائيات عن ميناء السخنة، المركز اللوجيستى
ومنطقة السويس الاقتصادية الخاصة.
تثمارات بالميناء والمركز اللوجيستى حتى عام ٢٠٢٠ تصل إلى: ١.٧ مليار دولار.
ات الأجنبية المتوقعة فى منطقة اللوجيستيات حتى عام ٢٠١٠
ولار وحتى عام ٢٠٢٠: ٨ مليار دولار.
عالمية المتوقع فى المركز اللوجيستى عام ٢٠١٠: ٣٠٠ شركة
من ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ شركة.
شرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى
فرصة عمل، العمالة الغير مباشرة: ٨٥.٠٠٠ فرصة عمل.
المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الإقتصادية
١٦٥.٠٠٠ فرصة عمل.
كانى المتوقع بمنطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام ٢٠٢٠: ٥٠٠.٠٠٠.
Rio de Janeiro
وارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الإقتصادية
٤.٦ مليار دولار.
يناء القـــرن







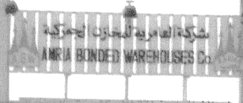
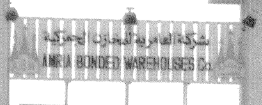
شركة العامرية للمخازن الجمركية



Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية


شركتنا :-

...ية خاصة موانى الجمهورية العامة.

θ تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جم...

θ تمتلك الشركة أحدث معدات التداول...

θ ...يد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .

θ إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..



نشاط الشركة :-

θ تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.

θ توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .

θ مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.

θ تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.

θ إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

θ تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .

θ إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .

θ تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .

θ بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

θ الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

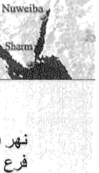


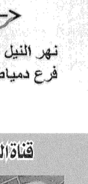
الوصف العام للميناء

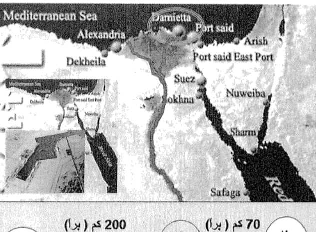
مساحة الميناء الكلية 11.8 مليون متر مربع ،مساحة المسطح المائى الحالى 3.9 مليون م ^{2} وسيزيد فى المستقبل إلى 4.3 مليون م ^{2}، مساحة المسطح الأرضى الحالى 7.9 مليون م2 وسيزيد فى المستقبل إلى 8.6 مليون م ^{2}، النسبة بين المسطح المائى الى مساحة الميناء الكلية (حالياً) 1:3 وبعد إكتمال التطوير المستقبلى ستكون نفس النسبة

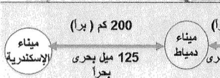
الموقع الجغرافى للميناء

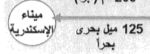
يقع ميناء دمياط على مسافة 10كم براً غرب نهر النيل (فرع دمياط) وعلى بعد 70 كم براً غرب ميناء بورسعيد (20 ميل بحراً) كذا يقع على مسافة 200 كم براً من ميناء الإسكندرية (125 ميل بحراً)











قناة الربط الملاحية للنقل النهرى



تم إنشاء قناة الربط الملاحية للنقل النهرى مع فرع دمياط لتكون بطول 4.5كم و عمق 5 متر وعرض على السطح 90 متر وعلى القاع 30متر

مشروع إنشاء محطة حاويات بميناء دمياط

بناء على موافقة مجلس الوزراء بقرار رقم 1999 لسنة 2006 بمنح الإلتزام لمجموعة المستثمرين الكويتين لإنشاء محطة حاويات متطورة بميناء دمياط. فقد تم الآتى

1 - توقيع العقد بين هيئة ميناء دمياط وشركة KGL p1 الدولية للموانى بتاريخ 2006/5/8.
2 - تم تسليم 71% من الأرض للشركة لبدء الأعمال المساحية وإستكشافات التربة.
3 - تم إسناد الأعمال الإستشارية والتصميمات لأحد المكاتب الألمانية المتخصصة فى مجال المواقع (HPC Hamburg) .
4 - بتاريخ الأحد 2006/10/15 قام المكتب الإستشارى الألمانى بزيارة الميناء وعرض المخطط العام للمشروع على المختصين بهيئة ميناء دمياط وفى حضور جميع الأطراف وتم الإتفاق على الشكل العام للمشروع ومن المنتظر الإنتهاء من الدراسات الإستشارية والتصميمات فى نهاية ديسمبر 2006 على أن تبدأ التنفيذ المشروع.
5 - من المخطط الإنتهاء من المرحلة الأولى للمشروع فى يناير 2009 والإنتهاء من باقى المراحل المشروع عام 2012

ماذا تعرف عن الائتمان؟

الجزء الأول

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

يعرف بعض الخبراء المتخصصين لفظ الائتمان بأنه يعنى « فترة زمنية ومال » أى أنه فترة زمنية ممنوحة حتى استعادة المال أو مال ممنوح حتى يحين وقت الوفاء وعرفه آخرون بأن منح الائتمان هو منح للثقة .. وهو أن تضع بمحض الإرادة تحت تصرف شخص آخر بشكل فعلى ومباشر ما لا حقيقيا مقابل الوعد بأن هذا المال أو ما يعادله يسترد فى وقت ما مضافا إليه فى أغلب الأحوال عائدا للخدمة ومقابلا لمخاطر الخسارة الجزئية أو الكلية التى تحملها طبيعة الخدمة ذاتها.

وتبنى العلاقات الائتمانية بين العميل ومصرفه على عدد من المحاور من أهمها دراسة الميزانية.

وتتطلب دراسة الميزانية ممن يتولون هذه المهمة فى المصارف (البنوك) إعمال الفكر وتطبيق المعارف المحاسبية والاقتصادية والمالية والضريبية لديهم تطبيقا جيداً بالقدر الذى يحقق الأهداف المرجوة. وقد اهتم المعنيون بمعرفة الموقف المالى لشخص أو مشروع ما إلى النظر إلى الأشخاص والمشروعات من ناحيتين. من جانب المديرين وهم الذين تعتبر الميزانية بالنسبة إليهم بمثابة صورة للحالة التى هم بصدد دراساتها والتى تمكنهم بالتالى من تقييم السياسة التى سوف ينتهجونها حيالها ثم من جانب الآخرين ممن تربطهم علاقة بشكل أو بآخر بالمشروع وهؤلاء الآخرون إما أن يكونوا عملاء للمشروع ممن يسعون إلى الاطمئنان على أن المشروع قادر على احترام التعاقدات التى التزم بها معهم أو إما يكونوا من الموردين الدائنين للمؤسسة والذين يودون الاطمئنان على أن المؤسسة سوف توفى لهم بالمستحقات فى الوقت المتفق عليه ... فهم فى واقع الأمر أول ضحايا التوقف عن السداد – وقد يكون هؤلاء الآخرون أيضاً من المقرضين للمؤسسة وعلى رأس هؤلاء المقرضين البنوك وهى المؤسسات التى تتطلع بطبيعة الحال إلى أن تتوافر لديها أسباب الاطمئنان الكافية قبل الدخول فى أية تعاقدات أو اتفاقيات ومن هذه الأسباب وعلى رأس القائمة قدرة العميل على السداد. وهذه الفئة الأخيرة أيضاً تفضل أن تكون على علم بصفة دورية بالموقف المالى للمشروع الذى يتعامل معها والمخاطر الجارية التى قد تحيط به وكل فئة من هذه الفئات تسعى إلى الحصول على المستندات التى تفيدها والمعلومات التى تهمها – ومن المهم الإشارة إلى أن القراءة العاجلة للميزانية لا تفيد كثير اً – فعلى المختص بهذا الأمر أن يحلل بنودها تحليلاً متأنياً وأن يعقد المقارنات بينها وبين سابقاتها من الميزانيات مع التحليل الدقيق لحساب التشغيل وحساب الأرباح والخسائر.

ويجب أن يكون مفهوماً أن دلالات عمليات التقييم المصاحبة للمسألة الائتمانية إضافة إلى الحس ورقة الاستشفاف المصاحبة لتلك العمليات إنما تضفى على المسألة الائتمانية لمسة إنسانية شديدة العمق فى مقابل التطبيقات الجامدة والصارمة لعلوم التمويل والاحصاء والمحاسبة والميزانيات التى تتواجد فى المسألة بدلالاتها الرقمية الجافة .. ومن هذه الزاوية يكون للعميل المصرفى فناً أكثر منه علماً. وللائتمان معناه الخاص وأهدافه المحددة فعلى سبيل المثال هناك ربة المنزل التى تطلب من البقال أو بائع الخبز أن يبيع لها بضاعة "بالشكك" ورب الأسرة الذى يقترض من أجل سد ثغرة فى نفقات منزله بشكل مؤقت والعامل الذى يطلب سلفة من صاحب العمل .. فكل هؤلاء لا يعبرون عن معنى الائتمان تعبيراً صحيحاً فهم فى الواقع يدخلون أنفسهم فى دائرة المصاعب ويجد الكثير منهم صعوبة فى الخروج منها. وعلى ذلك فإن هذا النوع من الائتمان يدفع صاحبه إلى هوّة الفقر والفاقة بدلاً من الرفاهية والثراء.

غير أن الأمر يختلف كثيراً فى عالم الأعمال فى ظهور فكرة الائتمان – كان من أجل انتقال القوة الشرائية من مكان إلى مكان بدون حركة للنقود. ونمت نتيجة لذلك أيضاً وسائل الاتصالات المختلفة وجاءت نشأة الحوالة والاعتمادات المستندية، ولفترة طويلة وحتى عصر النهضة ظل تعامل التجارة مع المصارف محصوراً فى الحوالات بعيداً عن أية عملية ائتمانية ولم يلجأ إلى الائتمان إلا فى حالة حدوث «تأخير فى تبادل الحوالات وما عدا ذلك فلو كان هناك إقتراض فإن ذلك كان يتم بتكلفة عالية جداً تبعد بالعملية كثيراً عن المارسات الإقتصادية المعقولة.

غير أن التقدم الفنى والاكتشافات الحديثة وتقدم وسائل النقل والنمو السكانى كل هذه الأمور تطلبت وجود منتجات اقتصادية أخرى تساير هذا التطور فنتج عن ذلك التوقع بإنشاء البورصات ونشأة فكرة الاستهلاك المستقبلى والتكالب على شراء المواد الأولية ووجد الائتمان ما يبرره نتيجة لاتساع الأسواق والنهضة الاقتصادية والتقدم الاجتماعى .

إن مجال الائتمان واسع يشمل كافة أنواع الأنشطة ويستجيب لعدد من الاحتياجات الاقتصادية – فهناك التاجر الذى يسعى إلى الحصول على مساعدة خارجية لشراء المواد الأولية أو البضاعة الجاهزة وهناك من يستشعر الحاجة إلى تمويل أماكن العمل كالورش والمصانع وشراء معدات النقل والشاحنات وخلافه وأيضاً العدد والآلات وما شابه ذلك من العناصر التى تتحقق بها الدورة التجارية والتى تظهر بالميزانية تحت بند الأصول الثابتة والتى تقابلها فى جانب الخصوم «الموارد (القروض طويلة الأجل – الموارد الذاتية)» ففى الحالة التى يعجز فيها المشروع عن تدبير التمويل الذاتى بالكامل بمعنى أن رأس المال لا يكفى للاستجابة لمتطلبات المشروع من الأصول الثابتة فهنا يتم اللجوء إلى الائتمان .... وهناك ظروف أخرى تتطلب استثمار مبالغ ضخمة ومن ثم اللجوء إلى طلب الائتمان تكون مدفوعة بالرغبة فى ملاحقة التقدم الاقتصادى والارتقاء بمستوى الحياة كالحاجة إلى إقامة السدود لزيادة الطلب على الكهرباء وأيضاً إنشاء الطرق وإقامة المساكن.

وتختلف آجال الائتمان باختلاف طبيعة العملية المطلوب تمويلها. فهناك الائتمان قصير الأجل والائتمان طويل الأجل والائتمان متوسط الأجل وهنا يلجأ التاجر إلى البنك فى المقام الأول للحصول على المال اللازم لتوفير الحماية لدورة الإنتاج والبيع لديه. ومن المعروف أن المبيعات تتم عادة خلال فترات وأن المشروعات أيضاً تحتاج إلى فترة زمنية قد تكون أسابيع أو شهور تنقضى بين مرحلة شراء المواد الأولية ومرحلة بيع المنتج وتحدد هذه المعطيات فترة الائتمان اللازمة.

ويذهب البعض إلى القول بأن الائتمان قصير الأجل هو الذى يمنح للمشروع من أجل أن يوفر للدورة التجارية المرونة اللازمة وتتراوح فترته عادة بين بضعة أيام وبضعة شهور ونادراً ما تجاوز العام ... والمقترض بطبيعة الحال سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتباريا أو حتى الدولة ذاتها يسعى إلى تحقيق ربح من العملية موضوع الائتمان بعد فترة معينة – وقد تطول هذه الفترة قبل أن يأتى المشروع ثماره وهنا تظهر الحاجة إلى ما يسمى بإعادة الجدولة التى فى إطارها تتحدد فترات سداد جديدة.

أما الائتمان طويل الأجل فهو الذى يستخدم فى تمويل الاستثمارات التى تأتى بثمارها تباعاً ولا تتحقق بالكامل إلا بعد انقضاء بضعة سنوات وهذا النوع من الائتمان يحمل فى طياته فكرة استهلاك الدين منذ البداية ويكون السداد الأمثل من خلال توفيق فترات السداد مع عائد الاستثمار ... ويذهب بعض الاقتصاديين إلى القول بأن فترة السداد بالنسبة لهذا النوع من الائتمان تتراوح بين عشر سنوات وعشرين سنة بل قد تمتد إلى 30 سنة. وهناك الائتمان متوسط الأجل الذى نشأ فى أعقاب الحرب العالمية الثانية. وهو مثل الائتمان طويل الأجل لا يهدف إلى تمويل دورة تجارية بل يهدف إلى تمويل ما درج على تسميته (بالاستثمارات) ومن حيث المبدأ يظل الائتمان متوسط الأجل ائتماناً طويل الأجل لكنه بأقل فترة ممكنة.

وفى رأى البعض أن الائتمان متوسط الأجل عادة يتحدد بفترة تتراوح بين عامين وسبعة أعوام (ويرى البعض أن الفترة بالنسبة للتجارة الخارجية تتحدد بمدة تتراوح بين 18 شهراً وسبع سنوات).

وهناك نوعان من الائتمان: – الائتمان الشخصى والائتمان العينى – فالائتمان الشخصى يتم منحه على أساس شخص المقترض – أما الائتمان العينى فيتم منحه مقابل القيم المنقولة أو غير المنقولة التى يتم رهنها لصالح البنك.

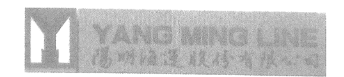
ومن فلسفة العملية الائتمانية أن فكرة الائتمان فى الواقع لا تنفصل عن معنى الثقة (ويجب ألا ننسى أن كلمة Credit مصدرها الفعل اللاتينى Credit بمعنى يؤمِّن ويثق) فالائتمان لا يتم منحه إلا لمقترض يبدو قادراً على الوفاء بوعده بالسداد فى الوقت المتفق عليه. إنه تصرف ذاتى ولا يمكن فصله عن المقترض ذاته. إن الائتمان الذى يتم منحه لشخص ما لا يمكن نسبه إلى شخص آخر ويظل لفظ «اسمى وشخصى» أساساً للعملية. إن مقولة «لا اقراض إلا للأثرياء» ليست إلا تأكيداً لمعنى «الائتمان الشخصى » وأن القرض يتم منحه لشخص ما لأن هذا الشخص موثوق منه وأنه بوضعه وإمكاناته قادر بالفعل على السداد.

ولكن لكى يصبح الائتمان «شخصياً» فى جوهره فإنه يجب أن يكون مصحوباً بقبول أى ضمان مباشر أو غير مباشر بما يتناسب مع أهمية العملية والاخطار التى تحيط بها وإمكانات الوقت وتصرفات وسلوك المقترض أيضاً. فهناك المقترض الكاشف لمخاطر العملية موضوع الائتمان والمعلن عنها أملاً فى أن يكشف عما يقوى الثقة فيه ويعضد وعده بالسداد بضمانات عينية أو بضمان شخص آخر. وتحدد الثقة بطبيعة الحال تبعا لقيمة الضمانات ومستوى الثقة. وفى حالات كثيرة تصبح الضمانات ضرورية (مثل العمليات المتعلقة بالبضائع والقروض بضمان الأوراق المالية) إلا أن شخص المقترض يظل العنصر الأساسى لكل عملية إئتمانية.

ومهما كانت هذه الضمانات فإنها تظل بمثابة قطع الغيار وهى عينية عندما تتمثل فى قيمة منقولة أو قيمة ثابتة مرهونة وهى شخصية عندما تكون مدعومة بتوقيع من طرف آخر ضامن.

ومن فلسفة العملية الائتمانية أيضاً أنه لا يجب أن يغيب عن الذهن إطلاقاً أن أمن المقرض (الذى يكون فى أغلب الأحيان بنكاً) هو أعمال الرهن الذى حصل عليه ضماناً للقرض. فإن العملية الائتمانية لا ينبغى أن يتعدى كونها تسهيلاً يعقبه سداد ولا ينبغى أن يكون السداد عن طريق تصفية الضمان أو الوفاء بالدين من خلال الضامن المتضامن الآخر. فلن يكون للعملية الائتمانية فى هذه الحالة أى مبرر اقتصادى أو أخلاقى خاصة لو أخذ تعثر المدين مأخذ الاحتمال الطبيعى .

وجدير بالذكر أنه إذا كان الائتمان الإنتاجى (فى مجال التجارة أو الصناعة) يتم سداده عادة من حصيلة الدورة التجارية ذاتها فإن الائتمان الاستهلاكى يعتمد فى جانب كبير منه على الأخلاقيات والنية الحسنة لدى المقترض. وهو يفتقر إلى قدر من الرشد والأصول سواء على صعيد المخاطرة المصرفية أو من زاوية الدعم الاقتصادى . وبرغم ذلك فقد نشط هذا النوع من الائتمان كثيراً وأصبح من العوامل الهامة التى ساعدت على التنمية والإنتاج مدفوعاً بنشاط القوة الشرائية دون أن يحمل المصارف (البنوك) مخاطر ذات معنى . ورغم ذلك أيضاً فإنه ينبغى ملاحظة أن السلطات النقدية تتابع عن كثب التطورات والتغيرات التى تطرأ على هذا النوع من الإئتمان أخذاً فى الإعتبار أن الجانب التحفظى للعملية الإئتمانية يهتم أولاً وأخيراً بالحد من الإئتمان الإستهلاكى .





LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

NOVEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V INDIA LOTUS	34E	01/11/06	PSD
M/V YM TIANJIN	05E	03/11/06	PSD
M/V YM CYPRESS	43E	04/11/06	PSD
M/V LT TRIESTE	06E	08/11/06	PSD
M/V SAVONA BRIDGE	05E	10/11/06	PSD
M/V YM BAMBOO	42E	11/11/06	PSD
M/V YM LONGEVITY	88E	13/11/06	PSD
M/V SCI VIJAY	08E	15/11/06	PSD
M/V RIALTO BRIDGE	24E	17/11/06	PSD
M/V YM GALAXY	64E	20/11/06	PSD
M/V YM PROMINENCE	31E	22/11/06	PSD
M/V YM ANPING	04E	24/11/06	PSD
M/V YM GLORY	84E	27/11/06	PSD
M/V CONTI SINGA	09E	29/11/06	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

NOVEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM LONGEVITY	88W	04/11/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN MALTA	34W	07/11/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GALAXY	64W	11/11/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V YM ANPING	04W	12/11/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V HANJIN VALENCIA	64W	14/11/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GLORY	84W	18/11/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HUMBER BRIDGE	90W	19/11/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V AKASHI BRIDGE	30W	21/11/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM COMFORT	91W	25/11/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	30W	26/11/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V NORMANDIE BRIDGER	39W	28/11/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

NOVEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V CONTISINGA	09W	05/11/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V CHISWICK BRIDGE	30W	07/11/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V SCI MAHIMA	18W	12/11/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM COSMOS	45W	13/11/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V JAMES RIVER BRIDGE	29W	14/11/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	61W	19/11/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V GUANGDONG BRIDGE	21W	21/11/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V INDIA LOTUS	35W	26/11/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM ORCHID	46W	27/11/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V GRANVILLE BRIDGE	03W	28/11/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH

مكتب بورسعيد: 13 شارع الجمهورية تليفون: 066/359885 فاكس/ 066/336645
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس (57) 320221
الفروع: القاهرة - بورسعيد - السويس

الإسكندرية: ٢ شارع فرناند عاداه/ المسلة. محطة الرمل ت/ 4861239 - 4873078-4873951 - 4862500
فاكس/ 4840757 -4847266 تلكس/ 54630 -54418 إسكندرية



البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التظلمات	التحكيم
		متوسط العمل الجمركى	متوسط العمل جهات العرض	متوسط وقت صاحب الشأن	الإجمال	مادة أول	اخرى		
المركز الجمركى المطور	787	1.37 ساعة	20.10 ساعة	39.35 ساعة	60.82 ساعة	773	14	2	1
الإدارات المركزية التابعة	11816	1.3 يوم	1.3 يوم	1.3 يوم	3.9 يوم	9787	2029	27	10



أخبار من فوق السحاب

رحلات العمرة والحج

صرح رشاد رفاعى مدير عام مصر للطيران بالملكة السعودية بأن رحلات الحج تبدأ اعتباراً من ديسمبر القادم وحتى 25 من نفس الشهر، بينما تبدأ رحلات العودة من 3 إلى 16 يناير القادم، وقد وصل عدد رحلات عودة المعتمرين إلى 518 منها 37 رحلة إضافية.

شهادة الإيازا لمصر للطيران

صرح المهندس عبد العزيز فاضل رئيس مجلس إدارة شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية بأن الشركة بدأت مرحلة الاستعداد والتحضير للحصول على المرحلة الثالثة من شهادة اعتماد هيئة الطيران المدنى الأوروبية "الإيازا" التى يتم إجراء اختباراتها أوائل يونيو 2007، وتعتبر هذه المرحلة الثالثة والأخيرة التى تغطى ورش عمرات المحركات مع إضافة طرازات جديدة للبوينج للقيام بالصيانة الدورية، وسوف تتسلم الشركة أحد المبانى الخاص بورش عمرة المحركات أوائل العام القادم 2007 من الشركة المنفذة للبناء.

نشاط إيرباص الأمريكية

أعلنت شركة إيرباص الأمريكية تلقيها 182 طلب للشراء تصل قيمتها إلى 21 مليار وخمسمائة مليون دولار أمريكي، وذلك لصالح 12 شركة طيران، وتشمل 112 طائرة طراز 320 و 40 طائرة طراز 350، هذا وقد طلبت الخطوط الجوية السنغافورية شراء 20 طائرة طراز 350 الجديدة و 9 طائرات طراز 380.

الاهتمام بإجراءات السلامة والصلاحية

صرح الفريق طيار أحمد شفيق وزير الطيران المدنى بأن ليس هناك أى تهاون بالنسبة لإجراءات السلامة والصلاحية للطائرات وأطقمها الفنية سواء المصرية أو الأجنبية، وذلك بغرض تلافى حدوث كوارث جوية تهدد صناعة النقل الجوى بمصر، وسيتم منع شركات الطيران الغير حاصلة على شهادة "الأيوزا" الخاصة بالسلامة والجودة من الهبوط بالمطارات المصرية.

لا تأثير من إكسبرس

أكد المهندس رئيس الشركة القابضة لمصر الطيران بأن شركة الطيران الداخلى "إكسبرس" التى تم إنشاؤها مؤخراً لن تؤثر على شركة مصر للطيران للخطوط الجوية لأن هناك تكاملاً تاماً بين الشبكتين ونظام حجز واحد، وستأخذ الشركة الجديدة جزءاً من النشاط الإقليمى الداخلي، وستظل الرحلات الدولية حكراً على مصر للطيران.

خطر استعمال الأجهزة الإلكترونية

قام باحثون فى جامعة "مالون كارناجي" بالولايات المتحدة الأمريكية بدراسة أظهرت أن استعمال الهواتف المحمولة والأجهزة الإلكترونية النقالة مثل الكمبيوتر المحمول والألعاب الالكترونية تعرض الإلكترونيات المهمة على متن الطائرات للخطر خاصة أجهزة استقبال أنظمة تحديد الموقع المعروفة باسم GPS والتى تعتبر من الأهمية بمكان.

أول قاعدة هندسية

صرح اللواء طيار حسن راشد رئيس شركة خدمات البترول الجوية بأنه سيتم افتتاح أول قاعدة هندسية لصيانة الطائرات المروحية فى الشرق الأوسط فى نوفمبر الجاري، وستضم القاعدة هنجرين ومعدات حديثة ومتطورة لصيانة الطائرات مع إعداد فريق فنى من مهندسى الطائرات، وقد تم توفير كافة الإمكانيات لتكون القاعدة على أعلى مستوى.

زيادة حجم أسطول القطرية

قررت الخطوط الجوية القطرية زيادة أسطولها إلى الضعف خلال أقل من 10 سنوات، وبذا يصل حجم الأسطول إلى 110 طائرات عام 2015، وقد كان أسطولها عام 2003 لا يتعدى 28 طائرة زادت إلى 48 طائرة، وتعتزم الشركة إنشاء شبكة قوية للشحن الجوى خلال السنوات القليلة القادمة، بجانب أسطول من طائرات الشحن وذلك بغرض المنافسة على حركة نقل البضائع من وإلى آسيا عبر منطقة الخليج.

محطات وأخبار

دعم التعاون مع الصين

قام المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل بزيارة أكبر شركة لتصنيع الجرارات فى مدينة دليان بشمال شرق الصين حيث بحث مع وزير السكك الحديدية الصينى سبل دعم التعاون والتنسيق فى المجالات التى تتناسب مع احتياجات قطاع السكك الحديدية المصرى ، وقد صرح الوزير بأن الوزارة مهتمة بالتعاون مع الصين طالما كانت التكنولوجيا الصينية المتوافرة حالياً ملائمة للإحتياجات المصرية.

خطة لخدمة قضايا المياه

اعتمد الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى الخطة المستقبلية لمشروع التدريب التطبيقى فى مجال الهيدرولوجيا والموارد المائية وسبل أدائها، وتمثل هذه الخطة أحد مشروعات الرؤية المشتركة لمبادرة دول حوض النيل، ويتولى مسئولية تنفيذه حتى نهاية عام 2007 المركز الإقليمى للتدريب والدراسات المائية بمدينة 6 أكتوبر بمنحة هندية تصل إلى 20 مليون دولار - وذلك بهدف تكوين شبكة متكاملة للدراسات والتدريب لدول الحوض يسهم فى إعدادها عدد من المعاهد الدولية لتوفير الإستشارات الفنية وتبادل القدرات العلمية والمعلوماتية بين الدول لخدمة قضايا المياه.

الحد من تلوث مياه البحار

صرح الدكتور صالح الشيمى رئيس لجنة الصحة والسكان بمجلس الشورى المصرى بأن اللجنة وافقت على انضمام مصر للاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب، وذلك بهدف مكافحة التلوث البترولى لمياه البحار والشواطئ، بجانب مكافحة نقل العضويات والكائنات الضارة التى تهدد الحياة البيئية بالبحار من خلال ظهور أنواع من البكتريا الضالة للإنسان.

رصيفى حاويات الإسكندرية والدخيلة

اجتمع المهندس محمد منصور وزير النقل بالمسئولين فى هيئة "hPh" الدولية التى تتولى إدارة جزء كبير من ميناء هونج كونج والشريك الرئيسى فى مشروع إنشاء رصيفى حاويات مينائى الإسكندرية والدخيلة، وطالب الوزير من مسئولى هذه الهيئة الانتهاء من هذا المشروع فى الوقت المحدد له، وذلك تمهيداً لافتتاح الرئيس حسنى مبارك له خلال شهر ديسمبر القادم، وقد صرح الوزير بأن إنشاء رصيفى تداول الحاويات يأتى فى إطار مشروع تطوير مينائى الإسكندرية والدخيلة الذى تصل تكلفته على 700 مليون جنيه بخلاف 100 مليون دولار قيمة الاستثمارات التى ستوفرها هيئة HPH لإنشاء الرصيفين.

مؤتمرات ومعارض ولقاءات سياسية

أعلن الدكتور نادر رياض الرئيس الجديد لاتحاد منظمات الأعمال المصرية - الأوروبية أن الإتحاد لديه برنامج كامل للعام المقبل تتضمن مؤتمرات ومعارض ولقاءات سياسية فى مصر وبلجيكا وأسبانيا وفرنسا وألمانيا وانجلترا وفنلندا، وذلك لجذب الاستثمارات والتكنولوجيا الحديثة بجانب تنمية الصادرات ودعم السياحة وإيجاد فرص عمل.

الأمين العام للأمم المتحدة

وافقت الجمعية العامة للأمم المتحدة على انتخاب "بان كى مون" وزير الخارجية كوريا الجنوبية أميناً عاماً جديداً للأمم المتحدة خلفاً لكوفى أنان الذى تنتهى فترة ولايته الثانية مع انتهاء العام الحالي، وبذا يصبح الوزير الكورى ثامن أمين عام للأمم المتحدة منذ إنشائها عام 1945، وأول آسيوى يشغل هذا المنصب من 35 عاماً، وقد تعهد بمواجهة التحديات الهائلة التى يعيشها العالم فى الوقت الحالى وعلى رأسها التجربة النووية الأولى لكوريا الشمالية والمأساة الذى يعيشها إقليم دارفور غرب السودان.

خصخصة الموانى المصرية . بين التأييد والتنديد ....

تعتبر الموانى هى حجر الزاوية لتنمية وتطوير التجارة وجذب الإستثمارات ورفع أرقام الصادرات ومن ثم القضاء على مشكلة البطالة.
فالموانئ هى مرآة عاكسة لكل ما يدور داخل الحقل الإقتصادى ومحاولات تطوير الموانئ المصرية مرت بمراحل متعددة من خلال نظريات وآراء ... من خلال رؤى وآراء. وزير يذهب وآخر يأتى ولكل منهم منهج ولكل منهج حواريون ومعارضون.
النظريات والمنظرون يتغيرون والموانئ ثابتة معدلات الأداء ثابتة أو تتغير بمعدل بطىء لا يوازن التغيرات الحاصلة بالموانئ المحيطة.
وإدارة الموانئ من خلال الجهاز البيروقراطى للدولة قد يعرقل مسيرة الانطلاق نحو الأمام. أما الإدارة المتخصصة من خارج هذا الجهاز قد تساعد على الإصلاح .. لكن تبقى مسألة الأمن القومى والاختراق حال خصخصة الموانئ.
برأيك ما هو السبيل للخروج من هذه الإشكالية؟ وما هى الصورة المثلى من وجهة نظركم لإدارة هذه الموانئ وتطويرها وإدخالها حلبة المنافسة العالمية؟! إننا نبحث عن آراء جريئة وأفكار خلاقة تضع مصلحة الوطن فوق جميع الاعتبارات.

• الموانئ المصرية ضحية مستباحة للأفكار البيروقراطية
• تسلل أصحاب الرؤى المحدودة إلى المواقع الهامة بيت الداء



الأستاذ/ سمير معوض
محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

لأكثر من نصف قرن والموانئ المصرية ما لبثت تتلكأ أمام سؤال ملح يتردد فى حركة متذبذبة مثل بندول الساعة وهو متى تخرج الموانئ المصرية من قصور أوضاعها الراهنة وكيف تولد زخم نهضة جديدة من داخلها وتثقب جدار شرنقة الفكر التكرارى لعقيدة أنه ليس فى الإمكان أفضل مما هو كائن؟

.. لقد ظلت منظومة الموانئ المصرية بالرغم من استراتيجية مواقعها وأهميات الأدوار والوظائف المنوط القيام بها ضحية مستباحة لأفكار بيروقراطية عفى عليها تتابع خطى التقدم الذى أفادت منه أعداد كبيرة من الموانئ العالمية. والأمر الذى دفع بهذا التساؤل الحاسم إلى مستوى الأهميات غير الملحة على أجندة التطوير وأولويات التنمية حقيقة أن المخططين السياسيين والإقتصاديين لبالغ الأسف فى مصر كانت ولازالت أفضلياتهم متمحورة حول مجالات اقتصادية أخرى لا علاقة لها على نحو وثيق بجوهر التنمية الحقيقية الفعالة. دون توجيه الاهتمام الواجب إلى الموانئ وهى طاقات اقتصادية إنتاجية من الطراز الأول متخصصة فى إنتاج وتوزيع الخدمات اللوجستية التى تعد من أبرز لوازم احتياجات أسواق التجارة الدولية المحمولة بحراً التى تنمو وتتسع بوتائر متسارعة. وينبغى أن نعلم أن إقتصاديات صناعة الخدمات اللوجستية صارت أرقى الاقتصادات الدولية. اختصاراً وللإيجاز فإن هناك عدة آليات لابد من استيعاب فحواها جيداً:

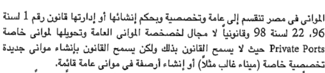
1- أن الخصخصة أو العمعمة ليست هى لب القضية وإنما الإدارة الجيدة هى مضمون الفهم الجيد لطبيعة التنمية سواء أكانت خاصة أو عامة.

2- وهناك إقتراح مؤداه أن تنشأ وزارة للنقل البحرى والتجارة الخارجية.

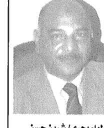
3- أن يعاد النظر على نحواً عاجل فى التكوين البيروقراطى المعرقل وغير المتخصص لمجالس إدارات هيئات الموانئ وإحلال مجالس إدارات محلها من أوناس ذوى خبرات علمية وعملية تتوافق مع متطلبات العصر.

4- وعلى ذات المنوال أن يعاد تشكيل المجلس الأعلى للموانئ على أسس لا تفسح مجالاً لعناصر تفتقر إلى فهم الأوزان النسبية المؤثرة لصناعة خدمات الموانئ وأهميتها للإقتصاد القومى .

إن هدر التنمية جاء من تسلل أصحاب الرؤى المحدودة إلى هذه المواقع ودفع الاقتصاد القومى الثمن باهظاً بسبب ذلك.



"الإدارة غير المالكة" هى النموذج الأكثر نجاحًا



لواء بحرى/ شرين حسن
رئيس مجلس إدارة هيئة موانئ بورسعيد

الموانى فى مصر تنقسم إلى عامة وتخصصية وبحكم إنشائها أو إدارتها قانون رقم 1 لسنة 96، 22 لسنة 98 وقانونياً لا مجال لخصخصة الموانى العامة وتحويلها لموانى خاصة Private Ports حيث لا يسمح القانون بذلك ولكن يسمح القانون بإنشاء موانى جديدة تخصصية خاصة (ميناء غالب مثلاً) أو إنشاء أرصفة فى موانى عامة قائمة.

وعالمياً تنقسم الموانى من حيث الإدارة إلى أربع أقسام، أكثرها شيوعاً ونجاحاً هو نمط الإدارة غير المالكة Land Lord حيث تملك الدولة أو الولاية أو المحافظة الميناء وتمثلها هيئة حكومية معينة Port Authority وتدير الميناء وتشغله مؤسسة Corporation أو شركة Company وهو النمط الذى تبنته حكومة مصر عام 2002 بناءاً على دراسة عميقة قام بها مجموعة من الخبراء المصريين والأجانب وانتهت بمثال تطبيقى فى ميناء الإسكندرية، ووافق المجلس الأعلى للموانى على تلك السياسة، وهى نفس السياسة التى أوصى بها البنك الدولى وارتضتها المجموعة الأوربية لدولها.

إلا أن بعض غير المتخصصين يحلو لهم أحيانًا إما لأسباب شخصية أو لعدم الإلمام بكل جوانب الموضوع أن يعيدوا اختراع العجلة ويتحدثوا عن إلغاء الهيئات وتحويلها إلى شركات دون وجود كيان لسلطة الدولة ينظر ويراقب ويقنن Regulator، ففى حالة إلغاء الهيئات دون وجود كيان ممثل لسلطة الدولة يمتلك المال العام Public Tomain لن يصبح فى مقدور الشركة القابضة أن تمنح حق امتياز أو أن توقع على اتفاقيات دولية حكومية أو أن تصدر تعليمات لأجهزة حكومية أخرى تعمل فى الميناء (الشرطة – الجمارك – المخابرات – القوات المسلحة ... إلخ). وستظهر عشرات من المشاكل الإدارية أو القانونية ،،، وسيضطر المشرع إلى تعديل عشرات القوانين أو سيتم الرجوع إلى السياسة المنطقية التى سبق دراستها وتبنيها وهى الإدارة غير المالكة أى فصل الملكية Ownership للدولة (وتمثلها سلطة الميناء) عن الإدارة (تمثلها شركة قابضة أو مؤسسة أو شركات) وسواء تم التشغيل Operation بواسطة شركات متخصصة تدعى بواسطة الإدارة أو بواسطة شركات تقوم الإدارة بإنشائها (شركة إدارة الميناء) فإن الأهم وهو وجود سلطة الدولة للفصل فى المنازعات ومراقبة عمل الإدارة والمشغلين وإعادة تنظيم اللوائح ومراقبة الأسعار ومراقبة مدى الإلتزام وتنفيذ قرارات المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO وغيرها من المنظمات الحكومية الدولية، والتعامل مع سلطة رقابة الدولية على الميناء port State Control والتعامل مع باقى أجهزة الدولة الحكومية وعدم تنازع الاختصاصات.

وحتى يمكن للميناء فعلا أن يدار بأسلوب اقتصادى ويطلق يد الشركة التى تديره، فلابد لها أن تخرج من عباءة شركات قطاع الأعمال وتصبح شركة استثمارية وإلا لن تنجح اقتصادياً.

الخلاصة:

الأسلوب الأكثر قبولاً فى العالم والذى سبق واختارته مصر هو الإدارة غير المالية Land Lord وفيه يوجد ممثل لسلطة الدولة عبارة عن هيئة ميناء Port Authority صغيرة الحجم (مائة موظف أو أقل) تقوم بدور المنظم والمراقب كما هو فى روتردام مثلاً، وشركات تقوم بتنفيذ أنشطة الميناء (قطر وإرشاد – شحن وتفريغ – إدارة محطة بضائع – إدارة محطة حاويات ... إلخ) وسلطات حكومية أو شبه حكومية تقوم بدورها (جمارك – رقابة على الصادرات والواردات ... إلخ).

الموضوع كبير ويحتاج لورشة عمل



د. عبد الحليم السيد بسيونى- عميد مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى

سبق لمركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى أن قام بتنفيذ دراسة تحت عنوان "تطوير الموانئ المصرية ورفع كفاءتها" فى عام 2002 وذلك بتكليف من وزارة النقل حيث تعرضت بالتفصيل لموضوع الخصخصة وكيفية معالجته ومن وجهة النظر الشخصية أن هذا الموضوع لا يعالج من خلال مقال ولكن من خلال مؤتمر أو ورشة عمل نظراً لتعدد المحاور المؤثرة فيه سواء كانت إدارية أو تنظيمية أو مالية أو تشريعية أو إقتصادية

خصخصة الموانى المصرية .. بين التأييد والتنديد

تجارب الماضى أثبتت أن أداء القطاع العام أتسم بطابع الإحتكار وقلة المنافسة

تعتبر الموانى المدخل بين الأرض والبحر – وبطبيعة مواقع الموانى الفعلية والجوانب الإقتصادية والأمنية والبيئية لعمليات الموانى فإن تحركات الناس والبضائع تجرى تحت إشراف أجهزة الموانى وسيطرة الجهات المسئولة عن الجمارك والهجرة والأمن للدولة. تقوم الموانى بمهام أساسية فى تنظيم نقل مؤن النقل والتجارة الدولية. لذا فإن الدولة تشارك بشكل مباشر أو غير مباشر فى إدارة قطاع الموانى فى جميع الدول تقريباً المتقدمة والنامية. إن الموانى إما ملك للدولة ولإداراتها أو أجهزتها المختلفة.

شهدت السنين الماضية تحول جذرى فى تحديد دور القطاع العام الذى يتسم بطابع الإحتكار وقلة المنافسة فى مساندة تقدم الإقتصاد المحلى وتوفير وسائل توريع السلع والخدمات. مع إنتهاء الحرب العالمية الثانية حتى أواخر السبعينات ظلت كثير من الدول وكثير من السياسيين يفترضون أن الدولة يجب أن تؤدى دوراً أساسياً فى الأنشطة الإقتصادية. وفى خطة لإحراز التقدم وتوسع فرص العمل وتحسين توزيع الدخل وتوفير السلع والخدمات للفقراء فقد أسست كثير من الدول شركات تجارية مملوكة للقطاع العام وبعض البلاد إتجهت إلى تأميم الصناعات الرئيسية ووضعت نظاماً صارماً على شركات القطاع الخاص المتبقية بدءاً من أواخر السبعينات ومتزايدة فى الثمانينات حتى التسعينات والتى فيها أصيب كثيرون من القادة السياسيين وصناع الأنظمة والإقتصاديين والعامة فى كثير من الدول بخيبة أمل بقدرة القطاع العام على تحقيق الأهداف المطلوبة. ولكن ظهر تدريجياً إجماع بالرأى إن الأسواق المتنافسة أصبحت تساند التقدم الإقتصادى بفاعلية تؤدى إلى تحسين مستوى المعيشة. وبتشجيع مؤيديين هذا الأسلوب الجديد فى التفكير، أعلنت دول عديدة خططها التى تمكن بيع شركات الدولة وإعادة هيكلة الشركات العامة المتبقية من أجل الإستجابة الأكثر فاعلية لقوى السوق.

شهدت الموانى تطوراً ملحوظاً فى السبعينيات وخاصة بعد إدخال خدمة البضائع المحواة وسرعان ما إشتهرت هذه الخدمة لحفاظها على البضائع نظيفة، وسهولة تداولها سواء على السفينة أو على جانبى رصيف الميناء مما أدى إلى تخفيض العمالة على الرصيف بالإضافة إلى تخفيض تلكفة النقل بالنسبة للبضائع العامة وكان لها أيضاً تأثيراً عميقاً على تصميم وتداول البضائع التى تحملها السفن وكذلك على تطوير الموانى نفسها كما إنها تزيد من إمكانية التحكم فى نقل بضائع المسافة وفى هذه الأحوال، تصبح الموانى مرحلة إنتقالية البضائع الأجنبية التى تقصدها وأصبح الغرض أن يتم تشغيل الموانى بنمط تجارى قابل للنمو وأن تكون غير مدعمة من الدولة . وهذه الموانى مثل ميناءى سنجابور وكولومبو واللذان يتمتعان بموقع ملائم على الطرق الممتدة عبر المحيط حيث تعتبر تجارة نقل الحاويات من أكثر الأعمال المربحة لديهم. كما أن سفن نقل بضائع الصب الجافة والسائلة أخذت فى التزايد فى الحجم وقد ساعد على ذلك عوامل كثيرة منها الإتصالات الإلكترونية الحديثة والتى صاحبها ضرورة التغيير فى التخطيط، والتصميم، وتنمية وتشغيل الموانى.

د/ إسماعيل مبارك

أستاذ (غير متفرغ) كلية الهندسة جامعة القاهرة – عضو شعبة النقل – المجالس القومية المتخصصة – عضو اللجنة الإستشارية العليا للموانى بوزارة النقل – عضو اللجنة الإستشارية العليا لحماية الشواطئ

تهدف خطة الدولة لزيادة النمو الإقتصادى إلى 7.6 % حتى عام 2010 ومضاعفة الناتج القومى كل عشر سنوات وزيادة الدخل القومى إلى أكثر من 4000 دولار أمريكى للفرد بحلول عام 2017 وذلك بخلق حوالى 550.000 فرصة عمل سنوياً

خلصت الدراسات التى تمت وتجرى حالياً إلى تطوير منظومة النقل البحرى فى مصر وذلك من أجل تشجيع الصادرات المصرية وجذب التجارة الدولية العابرة ولذلك قدمت وزارة النقل البحرى (قطاع النقل البحرى الآن) إستراتيچية وسياسة قطاع النقل البحرى فى القرن الواحد والعشرون وذلك بالعمل عن زيادة القدرة التنافسية ورفع كفاءة الموانى المصرية والخدمات التى تقدمها وفى سبيل ذلك يجب الإستمرار فى تنفيذ السياسة التى تضمن تحقيق هذا الهدف فى التوقيت المحدد بالاتى:

- الإستمرار فى مشاركة القطاع الخاص وتنظيم دوره فى تقديم الخدمات المختلفة بالموانى وذلك بالإستمرار فى مراجعة التشريعات الموجودة وتعديلها أو إصدار تشريعات جديدة تتمشى مع تطور صناعة النقل البحرى سواء عن المستوى الإقليمى أو المستوى العالمى
- تشجيع إستثمارات القطاع الخاص ومنحه التسهيلات من أجل تقديم الخدمات وإنشاء محطات تخصيص
- التأكيد عن إستمرار رفع كفاءة ومستوى خدمات الموانى وزيادة قدرتها التنافسية إقليمياً وعالمياً عن طريق الآتى:

أ – إعطاء الشركات العاملة فى الموانى المصرية مرونة أكبر فى التسعير والخدمات الأخرى التى تؤديها بالتنسيق مع سلطة الميناء

ب – تنمية وتطوير الموارد البشرية

جـ – الإستمرار فى تطوير وتحديث البنية التحتية والقومية للموانى

د – تطوير والإهتمام بسياسات التسويق لجذب المزيد من العملاء والمستثمرين للموانى المصرية

هـ – الإستمرار فى تنفيذ برنامج الخصخصة بما لا يهدر حقوق الدولة والعاملين وقد إعتمد مجلس الوزراء برئاسة الدكتور عاطف عبيد هذا البرنامج وإعتبرت هذه العناصر هى إستراتيچية النقل البحرى للقرن الواحد والعشرون

الموانى المصرية:

- تتبع الموانى المصرية وزارة النقل وتدار بواسطة رؤساء الهيئات ومجالس إداراتها الذين يتبعون وزير النقل مباشرة عدا ميناء السخنة وميناء شرق بورسعيد اللذان يداران بواسطة القطاع الخاص بإتفاق عقد إمتياز مع الدولة
- أنشئت أخيراً هيئة السلامة البحرية والتى خلت محل مصلحة الموانى فى الإشراف على المساعدات الملاحة خارج نطاق مسئولية الموانى وسلامة وأمن السفن العاملة والمترددة على الموانى المصرية ومثلها مثل هيئات الموانى يتبع رئيس مجلس إدارتها وزير النقل مباشرة

وتعتمد هذه الإستراتيچية على تحسين الروابط الإقتصادية مع دول العالم وفتح مجالات جديدة والعمل على زيادة الصادرات حيث أن زيادة الصادرات هى الدافع إلى إستمرار النمو الإقتصادى حيث يجب ويلزم زيادة الصادرات بنسبة 15 - 17 % سنوياً ولتحقيق ذلك إلتزمت الدولة بإصلاحات إقتصادية وإعادة الهيكلة لكثير من المؤسسات وكنتيجة أولية لهذه الإصلاحات زاد الإحتياطى من العملة الصعبة ليغطى حوالى 17 شهر واردات وإنخفض معدل التضخم وزادت الإستثمارات الأجنبية فى مصر (بدون قطاع البترول) مما يعكس نسبة الإصلاح

ويبقى قطاع الموانى والذى تم تطويره وإن لم يكن بالقدر الكافى أو كلياً أى تم تطوير جزء وجارى تكملة باقى المنظومة وأهمها البشر العاملين فى هذه الهيئات والذى يجب تأهيلهم ليتماشوا مع الفكر الجديد فى الإدارة وكذلك يجب النظر إلى دخولهم وإعادة هيكلتها لتتناسب مع التقنية المستخدمة والقرن الواحد والعشرون وتنقسم نظم الموانى فى العالم أجمع إلى عدة أنظمة منها

- نظام التملك وهو Land lord System أن تمتلك الدولة بالكامل الميناء وتقوم بإنشاء البنية الأساسية (الفوقية والتحتية) ثم تقدم بطرح الأرصفة والخدمات عن شركات مؤهلة لتقدم بإداراتها مع الإلتزام بتوريد ما يتم الإتفاق عليه إلى هيئة الميناء وطبقا للإتفاق على الحد الأدنى يجب على المستخدم توريده.

مثال

رصيف طوله 100م تم بناؤه بتكلفة عشرة ملايين جنيه تحسب قيمة الإيجارية عن أساس

1 – فترة إهلاك الرصيف (عدد سنوات)

2 – تقسم التكلفة عن فترة الإهلاك لينتج الإهلاك سنوياً

3 – تضاف قيمة الصيانة والتطوير خلال عمر الرصيف (أو فترة التعاقد)

4 – تضاف نسبة ربح (عائد على رأس المال IRR) لا تقل عن 18 –20 % من رأس المال

5 – تكون الحصيلة هو المؤشر المبدئى للقيمة المالية المطلوبة لإيجار الرصيف وهذا النظام هو الأنسب بالنسبة للموانى المصرية والتطور العاقل للنقل من نظام الملكية والإدارة إلى نظام التملك ومنح الإدارة للغير

- نظام الملكية والإدارة Utility port وفيها تتملك الدولة الميناء والخدمات والشركات العاملة به وتديرها وتعمل لحسابها أى بإختصار نظام حكومى وهذا النظام لا يناسبنا فى الوقت الحالى رغم أنه كان مناساً فى وقت من الأوقات وللتحول الجاد والواقعى من نظام الملكية والإدارة إلى نظام التملك وطرح الإدارة عن شركات متخصصة نقترح ونرى إتباع الخطوات التالية
- اللوائح والسياسات والتشريعات تبقى مسئولية الدول ممثلة فى وزارة النقل
- إدارة الميناء تبقى مسئولية مجلس إدارة الهيئة
- باقى الأنشطة مثل تداول الحاويات – الشحن والتفريغ – التخزين – النقل بالشاحنات صيانة الميناء – خدمة القطر – خدمة الإرشاد – توفير المرافق للميناء

تطرح للتعاقد مع الشركات المتخصصة مع إبرام إتفاقيات منح إمتياز لفترة أو بنظام المزايدة مع تشجيع المنافسة بين المؤهلين منهم

- يبقى أمن الميناء والخدمات الصحية مسئولية هيئة الميناء

هذا الموضوع منقول عن دراسة أجراها البنك الدولى برئاسة السيد چورچ ثاراكان مسئول تطور البنية الأساسية للشرق الأوسط وشمال أفريقيا ووزارة النقل البحرى ومثلها اللواء هانى حسنى وكيل أول الوزارة.



لواء بحرى/ هانى حسنى

الخبير البحرى الإستشارى

وكيل أول وزارة النقل البحرى الأسبق

هناك أكثر من 36 دولة تأخذ بنظام خصخصة التشغيل



د/أحمد عيسوى
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

هناك أكثر من 36 دولة فى مختلف أنحاء العالم تأخذ بإجراءات خصخصة التشغيل لبعض أو معظم الموانى التجارية عن طريق بيع الأصول أو إسناد عقود إدارة (منح إمتياز) طويلة الأجل، ولقد خصخصت الدول العربية خدمات الموانى وأعادت تنظيمها منذ عقود مضت، وهذا الاتجاه العالمى لخصخصة خدمات الموانى يمكن مصر من أن تختار ما يناسبها من أساليب الخصخصة وإعادة التنظيم.

فإعادة التنظيم والخصخصة لخدمات الموانى فى معظم الدول استهدفت واحد أو أكثر من الأهداف التالية:

– زيادة الكفاءة وتخفيض تكاليف خدمات الموانى للمساعدة فى جعل الصادرات أكثر منافسة فى السوق العالمى.

– زيادة إيرادات الموانى وتنشيط المنافسة بين موردى خدمات الموانى فى كل ميناء وبين الموانى وبينها وبين الموانى فى الدول الأخرى.

– إزالة التكدس وإزالة عوائق توسيع التجارة.

– تدعيم سياسة الإصلاح الاقتصادى والأخذ بآليات السوق.

– جذب عدد كبير من المستثمرين من القطاع الخاص لمواجهة التوسع فى حجم التجارة وخلق ميناء محورى للترانزيت.

– تحويل (أو نقل) رقابة التشغيل إلى مشغلى القطاع الخاص بينما يتم الاحتفاظ بملكية البنية الأساسية للموانى والإدارة الكلية للحكومة.

– تشجيع منتجى القطاع الخاص والمصدرين والمستوردين لبناء وتشغيل محطاتهم المتخصصة.

– تعظيم أو المحافظة على إيرادات الحكومة من تشغيل الموانى وكذلك تعظيم أو المحافظة على مستوى العمالة.

ومن أمثلة الدول التى أجرت إصلاحات بالموانى:

1– بنما: بدأت فى عام 1991 تطبيق سياسة موانى جديدة لتشجيع الاستثمارات الأجنبية الخاص فى معدات الترانزيت بالميناء وكذلك لاصلاح خدمات الموانى ورفع كفاءتها.

2– المكسيك: بدأت فى إطار سياسة آليات السوق التى اتبعتها بإعادة التنظيم والخصخصة والمنافسة بعد أن تحققت من أن القطاع العام لا يمكن تحديث ورفع الكفاءة بالموانى حيث لا يملك التمويل لذلك وأصدرت قانون جديد للموانى فى عام 1993 حل محل مركزية هيئة الميناء واعتبر كل ميناء جديد كشركة كل أسهمها مملوكة للقطاع العام والتى يتم بيعها بعد ذلك عن طريق مناقصة للقطاع الخاص بحد أقصى 49% منها للأجانب وهذه الموانى المستقلة رغم إنشاؤها بعدد 22 ميناء تجارى بينما تم إنشاء هيئة عامة تحت وزارة النقل والمواصلات عام 1944 اختصاصها الإشراف والتنظيم وليس الإدارة والتشغيل.

3– الأرجنتين: بدأت الحكومة منذ عام 1992 فى الأخذ بتغيرات جوهرية فى سياسة الموانى تهدف إلى إعادة تنظيم خدمات الموانى ولا مركزية الإدارة واستبعاد الاحتكار وخصخصة تشغيل الموانى لرفع كفاءة خدمات الموانى وخفض التكلفة وخلق المنافسة بين موردى الخدمات بالموانى فلقد سمح قانون الموانى بالأرجنتين لأى مستثمر محلى أو أجنبى لإنشاء وتشغيل محطات أو منشآت بدون قيود فيما عدا القيود الخاصة بالأمن والبيئة والضرائب. ثم خصخصة 6 محطات بميناء بيونس أيرس بمنح عقود التزام لمدة 20 عاماً عن طريق المنافسة لعدد 5 اتحادات مشغلين مستقلين من الشركات المحلية والأجنبية وتبعاً لذلك انخفضت التعريفات المختلفة بمقدار 20% – 50% وانخفضت تكلفة استيراد الحبوب من 9 دولار للطن إلى 3.5 دولار للطن وارتفعت طاقة معدات التداول إلى الضعف.

4– تشيلى: بدأت فى عام 1981 تسمح للقطاع الخاص فى التداول وسمح للمنتجين (المصدرين أو المستوردون) إنشاء 25 محطة متخصصة للتجارة فى منتجات رئيسية.

5– فنزويلا: بدأت فى عام 1989 وارتفعت الإنتاجية 50% وانخفض زمن التفريغ من 2–3 إلى يوم واحد أو أقل وارتفعت ساعات العمل بالموانى من 8 ساعات 5 أيام فى الأسبوع إلى 24 ساعة 7 أيام فى الأسبوع.

6–: البرازيل: أصدرت قانون إصلاح الموانى عام 1993 ليسمح للقطاع الخاص بتشغيل الموانى ونفذت التنظيم فى عام 1995 بمنح شركات القطاع الخاص التزام تشغيل الخدمات العامة شاملة خدمات الموانى عن طريق المناقصة.

7– روسيا: بدأت عام 1992 فى خصخصة الموانى حيث احتفظت الحكومة بالأصول التى استبعدت من الخصخصة مثل الأراضى وحاجز الأمواج، والطرق، وتم تحويل الباقى الشركات المساهمة الجديدة بكل ميناء وتم توزيع الأسهم للشركة المساهمة كما يلى:

– 51% بيعت بأولوية لاتحادات العاملين.

– 29% تم بيعها من خلال مناقصة للقطاع الخاص أو المستثمرين.

– 20% تم الاحتفاظ بها مؤقتًا على أن يتم بيعها بعد ذلك.

8– الهند: اتبعت الهند مقترحات البنك الدولى لاصلاح وخصخصة الموانى بعقود التزام.

9– باكستان: بدأت فى عام 1991 فى خصخصة التشغيل بالميناء.

10– ماليزيا: أصدرت القانون عام 1990 حيث يسمح بالخصخصة بأسلوب عقود التزام وأعطت هذا الحق لهيئات الموانى ويتطلب ذلك الحصول على موافقة مسبقة من وزارة النقل قبل البدء فى إجراءات خطة الخصخصة.

11– موزمبيق: بدأت السكة الحديد والميناء فى موزمبيق فى تقديم عقود التزام لمدة 15 عاماً لتشغيل محطات تداول الحاويات والفحم والموالح والسكر.

12– إنجولا: سمح بالعقود منذ عام 1993 لمدة مبدئية ثلاث سنوات لتشغيل الستة محطات التى تغطى كل تداول البضائع فى الميناء وبعد المراجعة خفض العدد إلى 3–4 محطات وتم إسناد تشغيل العقود إلى مالكى شركات السفن المحلية والعالمية.

مشاركة القطاع الخاص فى التمويل:

إن الحاجة إلى تمويل القطاع الخاص لمشروعات البنية الأساسية هو ندرة الموارد بصفة عامة وخاصة تلك التى تخصصها الدولة لمشروعات البنية الأساسية فى حين تتوافر الأموال لدى القطاع الخاص ويمكن الاستفادة من تلك الإمكانيات وتعبئتها مع الأخذ فى الاعتبار قدرته على تقديم خدمة أفضل وإداراتها بأسلوب أكثر كفاءة واستجابته السريعة للاحتياجات ومقدرته على التسويق وتلبية رغبات المستهلكين ومراقبة التكاليف أى تقديم خدمة أفضل وبتكلفة أقل وبذلك يتم إزالة احتكار القطاع العام لتأدية هذه الخدمات.

أساليب مشاركة القطاع الخاص

يتم مشاركة القطاع الخاص فى تمويل البنية الأساسية بأساليب ثلاثة وهذه الأساليب لا يلزم تتابعها أو تكاملها ولكن يتم اتباع ما يناسب الدولة منها والمهم أن تنجح الدولة فى الاستفادة من إمكانيات القطاع الخاص مع تعظيم العائد لحده الأقصى وخفض التكاليف إلى حدها الأدنى حيث يكون هناك معرفة كاملة بوضع الحكومة وقدرتها السياسية ومدى تأثيرها على التغيير وإدارته ووضع المستثمرين والوضع الاقتصادى والإطار القانون وقدرة المؤسسات فى الدولة مع الأخذ فى الاعتبار أهمية الخطوة الأولى فى تنفيذ هذه السياسة حيث أن البداية تكون أصعب المراحل لأن نجاحها سوف يتيح الاستمرار والتوسع وفتح المجال لقطاع أخرى .

وبذلك فإن القطاع الخاص يتم دخوله على الوجه التالى :

الأسلوب الأول: يتطلب إعادة تنظيم الإطار القانونى القائم للسماح للقطاع الخاص بدخول مجال الاستثمار فى مشروعات البنية الأساسية وتواجده فى السوق لتقديم خدماته وذلك بإنشاء مشروعات جديدة بخلاف تلك القائمة أو نقل تبعية أحد الأنشطة إلى القطاع الخاص لاستكماله وتطويره والتوسع فيه ويتم ذلك على أساس عقود التزام أى على أساس علاقة تعاقدية وبذلك يتمكن القطاع الخاص من العمل ودخول السوق ليساهم بنصيب ما فى المنافسة مع المشروعات القائمة وفى هذه الحالة تكون التكلفة السياسية محدودة للغاية حيث أن ذلك لا يمس وضع المشروعات القائمة وتتمثل التكلفة الأساسية فى كيفية مواجهة مقاومة المجموعات الهامة ذات الثقل لهذا التحول وكيف يمكن إدارة التحول من أسعار خدمات البنية الأساسية المدعمة إلى أسعار وتعريفات تعكس التكلفة التى تؤدى إلى المزيد من التوسع .

الأسلوب الثانى: 7تمثل فى أن تقوم الدولة بتحويل بعض ما تملكه من مرافق إلى القطاع الخاص جزئياً أى خصخصة بعضها كبداية وذلك يتطلب رغبة سياسية كبيرة للخصخصة وتكون هناك استجابة سريعة وقوية للمستثمرين وفى المدى المتوسط فإن هذا الأسلوب يولد ضغطاً على الحكومة لإعادة التنظيم وفتح السوق تماماً للقطاع الخاص.

الأسلوب الثالث: تتم الخصخصة بكثافة وإعادة التنظيم وهو يتطلب موقفاً قوياً لهذا الاتجاه ومؤسسات قادرة وتتم خصخصة قطاعات عديدة وفى كل الحالات يكون قد تم كسر احتكار الحكومة لخدمات البنية الأساسية بدرجات متفاوتة طبقاً للمنهج الذى اتبع ويختلف دور الدولة فى كل أسلوب حيث تكون العلاقة تعاقدية فى الأسلوب الأول بين الحكومة والمستثمرين فى الحالة الثانية يتم وضع الإطار التنظيمى

ويفترض أن تكون المخاطرة قليلة بزيادة مشاركة القطاع الخاص وفى الأسلوب الثالث يكون للدولة دور تجارى محدود وتكون مهمة الدولة خلق البيئة المشجعة للقطاع الخاص.

الوضع فى مصر:

لقد بدأت الحكومة فى مصر منذ عام 1996 فى خطوات إصلاح الموانى حيث صدر القانون 1 لسنة 1996 بإنشاء الموانى المتخصصة. وفى عام 1998 صدر القانون رقم (1) الذى سمح للقطاع الخاص فى المشاركة فى أداء خدمات الموانى وصدر القانون رقم 22 لسنة 1998 بتعديل القانون 1 لسنة 1996 حيث سمح للقطاع الخاص لإنشاء موانى عامة أو متخصصة أو إنشاء أرصفة متخصصة فى الموانى القائمة وإدارتها واستغلالها وصيانتها وتحصيل مقابل استخدامها وتم اتخاذ إجراءات جادة لإعادة هيكلة الموانى فى مصر وصدر القرارين الوزارين 30 ، 31 لسنة 1999 لتنظيم مزاولة القطاع الخاص لمختلف الأنشطة فى خدمات تشغيل الموانى والذى تم تعديله أخيراً بالقرار رقم 520 لسنة 2003 حالياً . وبذلك تم إزالة احتكار شركات قطاع الأعمال العام لخدمات تشغيل الموانى وفتح المجال للقطاع الخاص للمشاركة وفتح مجال المنافسة بهدف خفض التكاليف ورفع كفاءة الأداء، وذلك بمنح التراخيص طبقاً للقرارات الوزارية المنظمة لذلك حيث يعطى الترخيص الحق فى تقديم الخدمة ويمكن تعديله عن طريق الجهة التى لها الحق فى منحه طبقاً للقانون.

ومن الأفضل أن يتم تطوير العمل فى هذا المجال حيث تتم المشاركة بنظام عقود الالتزام وهو تعاقد بين الجهة العامة والمشغل وهو يحدد الحقوق المتبادلة والالتزامات لكل طرف ويتضمن أيضاً البنود التى لا يجب تعديلها من طرف واحد وبذلك فإن نظام عقد الالتزام هو النظام الأنسب والأكثر توضيحاً ومن المقترح التحول إلى الأخذ به حيث يتم عن طريق طرح المناقصة متضمنة الالتزامات ومجال العمل وحجم الاستثمارات المطلوبة والالتزامات المحدد فى الأداء ويتم تقديم خطة تشغيل واضحة واستخدام أحدث تكنولوجى فى التشغيل والتزامات الصيانة والاصلاح وإتاحة التدريب للعمالة.

ولقد قامت وزارة النقل بالسير قدماً فى خصخصة الموانى بهدف تطويرها وزيادة كفاءتها وجعلها متنافسة مع الموانى المحيطة بالدول الأجنبية حيث أسندت ميناءين هامين إلى القطاع الخاص هما ميناء شمال السخنة وميناء شرق بورسعيد ومشروع إنشاء رصيف بترول فى ميناء الدخيلة

1 - ميناء شمال السخنة

تم طرح مناقصة عالمية محدودة بين الشركات المتخصصة فى إنشاء وإدارة محطات التداول المختلفة بالموانى وذلك لإنشاء وتشغيل ونقل الملكية (أى بنظام BOT) لمحطات التداول المختلفة بالحوض الأول بميناء شمال السخنة بطول أرصفة 2000 متر منها 1500 متر أرصفة تجارية بعمق 17 متر وعدد 2 رصيف رورو طول منها 100 متر وأرصفة خدمة وحدات بحرية بطول حوالى 300 متر وساحات خلفية بعمق 500 متر.

وتم توقيع الامتياز مع شركة تنمية شمال السخنة (ويتضمن مؤسسيها شريك أجنبى وهو شركة S.S.A الأمريكية) لفترة امتياز 25 سنة وتقوم الشركة بإنشاء المحطات المختلفة وتوفير المعدات اللازمة لكل نوع على أحدث نظام إدارة عالمية وأحدث تكنولوجيا معدات لتنفيذ معدلات تداول عالية تنافس المحطات الأجنبية المحيطة وجذب تجارة المنطقة إليها علاوة على خدمتها للمنطقة الصناعية الحرة الجارى إنشاؤها فى المنطقة شمال غرب خليج السويس.

ولقد تطورت ميناء شمال السخنة تطوراً كبيراً حيث يشار إليها الآن بأنها أول ميناء الكترونى فى مصر، ومن المتوقع أن تصل حجم الاستثمارات بالميناء والمركز اللوجستى حتى عام 2020 إلى 1.7 مليار دولار وحجم الاستثمارات الأجنبية المتوقعة فى منطقة اللوجستيات حتى 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020 8 مليار دولار وأن حجم العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن أنشطة الميناء والمركز اللوجستى عام 2020 عشرين ألف فرصة عمل والعمالة غير المباشرة 85000 فرصة عمل وأن الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة وغير الغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 4.6 مليار دولار.

2 - ميناء شرق بورسعيد

محطة تداول الحاويات

تم طرح مناقصة عالمية محدودة بين الشركات المتخصصة فى إدارة محطات الحاويات وذلك للقيام بإنشاء وتشغيل ونقل ملكية محطة حاويات شرق بورسعيد (نظام BOT) للمرحلة الأولى من ميناء بورسعيد وهى محطة حاويات بطول رصيف 2400 متر، يبدأ إنشاء الجزء الأول منه بطول رصيف 1200 متر وعمق 16.5 متر ثم يستكمل باقى رصيف المحطة ليصل إلى 2400 متر وعمق 16.5 متر إعتبار من حوالى 2007 وحسب طلب السوق العالم ويمكن تعميق الأرصفة ليصل عمقها إلى 18.5 متر،.

تم توقيع العقد مع شركة ECT الهولندية بمشاركة شركة الملاحة العالمية ميرسك ومستثمرين مصريين (40% للمصريين، 60% الشريك الأجنبى) وتقتد وقامت الشركة بإنشاء محطة الحاويات وتوفير المعدات اللازمة لها وإداراتها لمدة 30 سنة وباستثمارات قدرها 480.85 مليون دولار بأحدث نظم الإدارة العالمية وأحدث تكنولوجيا معدات لتنفيذ معدلات تداولات عالية وتقديم خدمة متميزة لتنافس الموانى الأجنبية المحيطة وجذب الخطوط الملاحية العالمية لاستخدام الميناء كمركز لتداول الحاويات الترانزيت لتخدم منطقة شرق حوض البحر المتوسط والشرق الأوسط وآسيا علاوة على خدمتها للمنطقة الحرة (تجارية، صناعة، لوجستية) الجارى إنشاؤها فى المنطقة شرق بورسعيد. ولقد تداولت الشركة فى شهر يوليو 2006 148848 حاوية مكافئة منها ترانزيت 143989 حاوية مكافئة.

3 - مشروع إنشاء رصيف بترول فى ميناء الدخيلة

محطة تداول منتجات بترولية تتسع لرباط عدد 2 سفينة على جانبى الرصيف طول الرصيف 300 متر والعرض 40 متر والعمق 14 متر بالإضافة إلى الساحة اللازمة لإستيعاب المنشآت الأرضية والتشوين ويبلغ مساحتها 80 ألف متر^2 حيث تم التعاقد مع شركة الشرق الأوسط للصهاريج وخطوط الأنابيب (ميداتب بنظام BOT) ومدة الامتياز 30 عاماً باستثمارات 45 مليون دولار.

وبعد نجاح مصر فى تطوير القوانين وتشغيل الميناءين السابق الأشارة لهما (شمال السخنة وشرق بورسعيد) فينبغى الإستمرار فى خصخصة الموانى وتطويرها ورفع كفاءتها لتكون قادرة على التطوير ومواجهة الطلب المتزايد وتوسيع نطاق عملها ولقد أستشعرت الدولة أهمية الإستمرار فى هذا الإتجاه بثقة ليقوم القطاع الخاص المصرى والأجنبى بنصيب وافر فى تطوير الموانى والإستفادة من إمكانية حيث يجرى الآن تنفيذ عدة مشروعات منها:

* مشروع إنشاء رصيفى حاويات فى ميناء الإسكندرية والدخيلة بمشاركة هيئة HPH الدولية وذلك فى إطار مشروع تطوير ميناء الإسكندرية والدخيلة وتهدف عملية التطوير إلى رفع معدل تداول الحاويات فى ميناى الإسكندرية والدخيلة إلى 1.5 مليون حاوية سنوياً.
* وفى هيئة ميناء دمياط تم التعاقد مع شركة دمياط الدولية للموانى KGLP1 ومجموعة عارف للإستثمارات الكويتية على إنشاء محطة حاويات متكاملة لتداول الحاويات على مساحة حوالى 1.1 مليون متر مربع بموقع المرحلة الثانية للميناء حيث سيتم إنشاء أرصفة بأطوال 2300 متر وعمق 17 متر وساحات لتخزين الحاويات على مساحة حوالى 750 ألف متر مربع ومعدات تشمل أوناش عملاقة وسيتم الإنتهاء من المرحلة الأولى فى نهاية عام 2008 حيث يتم تداول 1.5 مليون حاوية وبعد إنتهاء المرحلة الثانية يتم تداول 4 مليون حاوية وسوف تصل الإستثمارات بالمشروع إلى مليار دولار نهاية مراحل المشروع وسيعمل بالمشروع خلال فترة الإنشاء عمالة مؤقتة تصل إلى حوالى 10000 عامل وبعد الإنشاء ستكون العمالة الدائمة حوالى 2000 عامل .

وتقوم هيئة الميناء بالتعاقد مع إحدى الشركات التى تمتلك قاطرات ذات مواصفات خاصة للعمل مع سفن الغاز أثناء دخولها للميناء وذلك لأن الهيئة ليس لديها القاطرات الخاصة بهذا النشاط.

كما ساهمت الهيئة فى إنشاء شركة لمزاولة نشاط محطات سفن الروافد ويجرى منحها الترخيص اللازم لمزاولة العمل بالميناء.

ولذلك فمن اللازم السير فى إتجاه خصخصة الموانى ودراسة أن يتم ذلك فى مجال القطر والإرشاد وغيرها من الأنشطة التى تقوم بها هيئات الموانى . ومن الضرورى الإستمرار فى تطويرها بتوسيع نطاق عملها بتنظيم الخدمات وتنظيم محاور خدمات النقل وخدمات التوزيع والتخزين وخدمات التسويق وخدمات التكاليف ولقد تغير مفهوم الميناء من أنه نقطة إلتقاء مختلف الوسائل وليس له علاقة بمنظومة النقل وأصبح مركز إقتصادى متكامل يشمل كثير من الأعمال ذات القيمة المضافة مثل التعبئة والتغليف والتخزين والنقل والتخليص الجمركى وغير ذلك أى يتحول الميناء إلى مجتمع الميناء حيث يتكامل الميناء مع صناعة النقل أى يتوسع خارج نطاق أى يرتبط بسلسلة النقل ويتحول إلى مركز لوجستى (التى يقنى العملية الإستراتيجية لإدارة تحرك وتخزين المواد والمعلومات المرتبطة بها من نقطة إلى أخرى أى يتم نقل البضائع من نقطة المنشأ إلى المكان المحدد بالشكل المناسب وفى الوقت المناسب وبالتكلفة الأقل وهى الموفقة بالحقوق الأربع)

وبذلك فإن الميناء يتحول من كفاءة التشغيل إلى الكفاءة الكلية لنظام النقل والتوزيع أكثر من الإعتماد على تحسين التشغيل وبمعنى آخر هو كيفية تنظيم النقل والتوزيع بكفاءة

يلزم تطوير الموانى والتوسع فى مشاركة القطاع الخاص سواء فى خدمات الموانى أو بنيته الأساسية أو كلاهما لتستفيد الموانى من الإصلاح الإقتصادى الشامل الذى يجرى الآن فى مجالات أخرى.

* الإصلاح المصرفى لتحسين عملية التمويل للقطاع الخاص المحلى والأجنبى للإستثمار فى تشغيل الموانى.
* مزيد من الإستثمارات فى وسائل النقل الداخلى.
* الإصلاح القانونى لفتح المجال للإستثمارات الخاصة فى كافة المجالات.

تنمية المهارات في استخدام الكود الدولي للبضائع الخطرة

(IMDG - CODE)

إعداد : مهندس / هشام عبد القادر عبد الله

مدير عام منظومة السلامة والمعاهدات الدولية الشركة المصرية للملاحية البحرية

المقدمة:

من منطلق اكتساب الأفراد للمهارات اللازمة لإتقان التعامل مع الكوارث قبل وأثناء وبعد وقوعها ... فإنه يتحتم على أفراد أطقم السفن أن يكونوا على وعى كاف وتدريب لائق بالقدر الذى ينمى لديهم مهارات التعامل مع المعلومات الواردة فى الكود الدولى للبضائع الخطرة .وبالتالى يكسبه المزيد من الكفاءة فى التعامل الإيجابى مع الأزمات والمواقف الصعبة التى قد تنجم عن شحن بضائع خطرة على ظهر السفن بغرض الحد من الخسائر والمحافظة على سلامة الأرواح وعدم تلوث البيئة البحرية.

شهادة البضائع الخطرة:

* كل سفينة جاهزة لشحن بضائع خطرة يجب أن تكون لديها شهادة صادرة باسم السفينة تسمح لها بحمل هذه البضائع الخطرة حيث يحدد بها نوعيات البضائع الخطرة المسموح بشحنها وكذلك مكان تستفيها على السفينة سواء كان ذلك على السطح العلوى أو داخل عنابرها .. كما تتضمن الشهادة ملاحظات تختلف حسب المواصفات التصميمية للسفينة تتعرض لمدى بعد مكان تستيف البضائع الخطرة عن حيز الإعاشة وغرفة القيادة ومعدات انقاذ الأرواح أو بعدها عن القطوع العرضى الفاصل بين غرفة الآلات والعنبر المجاور لها وكذلك عن مصادر الاشتعال كعادم الماكينات أو الأبخرة الخارجة من شفاط عوادم المطبخ.

* كما يرفق بالشهادة سجل يتضمن الإنشاءات والمعدات المتوافرة على ظهر السفينة والتى لها علاقة بالتعامل مع البضائع الخطرة المسموح بشحنها على هذه السفينة مثل التجهيزات المتاحة لمكافحة الحريق بالمياه للبضائع الخطرة – معدات الإنارة – المعدات الكهربائية والكابلات بحيز البضاعة – ملائمة مراوح التهوية – أنواع الطفايات النقالى وأماكن تثبيتها ... إلخ.

الكود الدولى للبضائع الخطرة:

* حيث يصدر فى شكل ثلاثة أجزاء تتضمن على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

الجزء الأول:

يحتوى على تصنيف المواد الخطرة (المتفجرات – الغازات – السوائل القابلة للالتهاب – المواد الصلبة القابلة للالتهاب – المواد المؤكسدة – المواد السامة ... إلخ) واشتراطات التغليف والاختبارات التصميمية للعبوات كما يتضمن اشتراطات التستيف والفصل بين المواد حسب نوعية خطورتها وكذلك اشتراطات نقلها والتحكم فى درجة حرارتها وغير ذلك.

الجزء الثانى:

يحتوى على قوائم تصنيف المواد الخطرة والاشتراطات الواجبة بشأنها حيث تتضمن القائمة اسم المادة الخطرة ورقمها الدولى ودرجة تصنيفها ومخاطرها الإضافية كما يحدد نوعية تغليفها وعبواتها والكميات المحددة فى العبوات الداخلية هذا بالإضافة إلى الاشتراطات تستيفها وفصلها عن المواد الأخرى وأخيراً الخواص المميزة لمراقبتها وتعليمات التعامل معها فى حالة اندلاع حريق أو فى حالة حدوث تسريب منها.

الملحق التكميلى:

يتضمن جداول تفصيلية لكيفية التعامل مع كل مادة خطرة سواء فى حالة اندلاع حريق أو حدوث تسريب منها (والتى يعد الإلمام المسبق بها من جانب ربان وطاقم السفينة مبدءاً أساسياً فى الحد والتقليل من المخاطر الناجمة عن الموقف الطارئ سواء حريق أو تسريب).

كما يحتوى هذا الملحق التكميلى على إرشادات الإسعافات الأولية الطبية للتعامل بها فى حالة الحوادث الناجمة عن النوعيات المختلفة من البضائع الخطرة.

منظومة إدارة السلامة والبضائع الخطرة:

* بالنسبة للسفن المسموح لها بشحن بضائع خطرة فيجب أن تتضمن منظومة إدارة السلامة لهذه السفن الإجراءات وقوائم المراجعة الواجب اتباعها وكذلك المناورات التدريبية للتعامل مع المواقف الطارئة الناجمة عن هذه البضاعة بهدف تحقيق السلامة للسفينة وأرواح العاملين عليها وكذلك منع تلوث البيئة البحرية عند شحن هذه النوعية من البضاعة.

* إن وجود قائمة مراجعة يتم استيفائها فور التخطيط لشحن بضائع خطرة ستساعد أفراد الطاقم فى تحقيق الاشتراطات الواجبة والواردة فى الكود الدولى للبضائع الخطرة كما ستؤهلهم بالجدول المناسب لهذه النوعية من البضاعة الواجب اتباعه فى حالة اندلاع حريق أو فى حالة حدوث تسريب للبضاعة الخطرة على ظهر السفينة.

سلامة الأفراد على ظهر السفينة:

* كل شخص من فريق المكافحة يجب أن يرتدى ملابس الحماية المناسبة سواء لمكافحة الحريق أو مكافحة التسرب (حيث أن ملابس مكافحة الحريق لا تكون مناسبة لمكافحة التسرب وكذلك ملابس مكافحة التسرب غير مصممة لمكافحة الحريق) هذا بالإضافة إلى جهاز التنفس وأن يكون مدرباً بالشكل اللائق على الاستخدام والتعامل بها فى الموقف الطارئ.

* ضرورة المحافظة دائمًا على مسار أو ممر للهروب من الحريق لأفراد مكافحة الحريق.

* حماية حيز الإعاشة وغرفة القيادة من الغازات السامة المنبعثة من بعض البضائع الخطرة من خلال إيقاف منظومة التهوية لأماكن العمل والإعاشة وغلق جميع الأبواب والفتحات ... وإذا أمكن يتم تغيير اتجاه السفينة لتكون فوق الريح.

* فى حالة تسرب بضاعة خطرة يراعى عدم الاتصال المباشر بها وملامستها.

* أى تلوث للجلد بالمواد الخطرة يجب الإسراع بإزالته بالغسيل بكميات وفيرة من المياه مع استخدام الإرشادات الواردة فى كتيب الإسعافات الأولية.

* إحتمالية تطور المادة المنسكبة إلى حدوث انفجار أو اندلاع حريق واعطاء تأثيرات سمية بالهواء الجوى يجب أن يؤخذ فى الاعتبار.

الخلاصة:

لقد أصبح من المسلم به أن المناورات العملية على ظهر السفن للتدريب على المواقف الطارئة الناجمة عن اندلاع حريق لإحدى عبوات البضائع الخطرة أو فى بضاعة أخرى مجاورة أو قريبة من بضائع خطرة أو حدوث تسريب أو انسكاب لإحدى عبوات البضائع الخطرة تعد من أساسيات العمل البحرى لرفع وعى أطقم السفن وتنمية مهاراتهم فى التعامل مع هذه النوعية من المواقف الخطرة ... مما يستلزم على ربابنة السفن جعلها من الروتينيات على ظهر السفن وأن يؤدى أفراد فريق الطوارئ تدريبات المناورات باستخدام الملابس المناسبة كاملة سواء لمكافحة الحريق أو لمكافحة التسرب مع ارتدائهم لأجهزة التنفس للتأكد من تعودهم على تأدية مهام المناورة بينما تكون وجوههم مغطاة .. والخروج من هذه التدريبات بالملاحظات والدروس المستفادة التى تحقق سلامة الأرواح للعاملين على ظهر السفن.

المصدر

International Maritime Dangeraus Cargo - Code (IMDC - Code)

زيـــاد بهـــاء الديـــن



• أتوقع أن تصل الإستثمارات الأجنبية فى مصر العام القادم إلى ٨ مليار دولار

• تضاعف حجم الإستثمار خلال عامين

• هناك فرق بين (الإستثمار الهارب والباحث عن فرص جديدة)

ألتقيت بالدكتور/ زياد بهاء الدين رئيس الهيئة العامة للإستثمار بمكتبة الأنيق داخل المبنى الرائع بشارع صلاح سالم بالقاهرة وكان اللقاء شبة مخطط وشبة صدفة لذلك كانت الدردشة معه مباشرة ودون تجهيز ولم تأخذ طابع رسمى أو مهنى .. لكن تقريباً تحاورنا وتناقشنا فى كل الأمور المتعلقة بالإستثمار فى مصر. والحقيقة أن زياد بهاء الدين كشخصية رجل رائع ومثقف وصادق ومجامل ومتواضع وبسيط وقبل كل ذلك يحمل إسم المبدع أحمد بهاء الدين سألته عن تقرير البنك الدولى عن الإستثمار فى مصر والذى أوضح أن ترتيب مصر متأخراً فى جاذبية الإستثمار.

أوضح ودون الدخول فى تفاصيل فنية أن تقرير البنك الدولى إستند إلى حزمة معايير بعضها صحيح وبعضها خاطئ وبعضها يحتاج إلى توضيح.. أى أن هذا التقرير ظلمنا ظلماً كبيراً والحق أن هناك 6.1 مليار دولار يوازى ثلاثة أضعاف حجم الإستثمار منذ عامين هذا الرقم قد تحقق بمجهود وتخطيط فريق كامل من المتخصصين أما تقرير البنك الدولى إعتمد على عشرة معايير منها التراخيص وتسوية المنازعات القضائية وتعيين الموظفين وفصلهم وتصفية الشركات والجمارك والضرائب وخلافة.

وهنا أقول إننى أبحث عن رأى المستثمر بعيداً عن المعايير والتقارير فالمستثمر هو شغلنا الشاغل.

سألته عن سبب تضمين رقم الإستثمارات الخارجية عوائد الخصخصة وإستثمارات البترول والغاز طويلة الأجل. أوضح سيادته أن ذلك يتمشى مع المعايير الدولية فى هذا الصدد، حيث أن عناصر التقييم تتطلب ذلك، ومع ذلك فالشفافية تحتم علينا أن نحلل عناصر رقم 6.1 مليار دولار إلى مفردات ليستطيع الباحث والمتابع قراءتها، لذلك أوضح أن هذا الرقم نسبة 55% تأسيس شركات حديد وفوسفات برقم 3.3 مليار دولار 15% عوائد الخصخصة والباقى إستثمارات بترول وغاز.

إننا نحاول أن نعظم الجزء الأول لتأسيس شركات وتوسعات لشركات ومصانع قائمة والتركيز على حجم الإستثمار الأجنبى المباشر الذى وصل إلى 2 مليار دولار وهذا رقم جيد إلى حد ما، بادرته متسائلاً : د/ زياد هل أنت مقتنع وقانع وراضى عن أن مصر بكل إمكانياتها الهائلة سواء البشرية أو الطبيعية تسجل هذه الأرقام فى مجال جذب الإستثمار؟

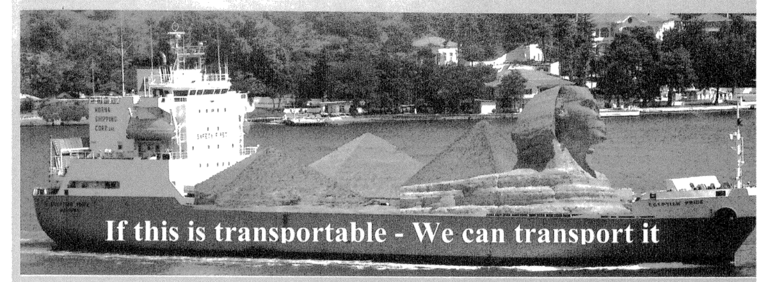
بهدوء شديد وثقة وكأنه متوقع هذا السؤال قال بالتأكيد إمكانيات مصر هائلة وفرص الإستثمار فيها هائلة كذلك وبإذن الله سيكون العام القادم هناك طفرة فى هذا الموضوع والبداية أو الصورة العامة واضحة فالإستثمارات العربية والأجنبية بدأت تدخل السوق المصرية بكثافة فشركة إتصالات الإمارات التى فازت بصفقة المحمول الثالثة، وشركة أعمار التى فازت بصفقة سيدى عبد الرحمن وغيره وهناك العديد من المشروعات ستظهر خلال الفترة القادمة كل ذلك لم يأتى صدفة أو بضربة حظ، إنما جاء نتيجة تغيير كبير حدث فى البيئة المحيطة بالإستثمار، معنى ذلك أن هناك تقدم حدث معنى ذلك أن هناك تغييراً أصبح فعالاً فى جذب الإستثمارات الأجنبية.

بادرته متساءلاً عن الإستثمارات أو رؤوس الأموال المصرية التى تتجه خارج مصر هل يمثل هذا هروباً من المشاكل التى تواجة الإستثمار فى مصر؟ رد بسرعة هذه النقطة أريد أن أوضح أن هناك إختلاف كبير بين (الإستثمار الهارب) و(الإستثمار الباحث عن فرص جديدة) فالنوع الأول وارد أن يحدث فى حالات قليلة نتيجة مشاكل قد تواجة مستثمراً بعينة سواء فى التمويل أو التقاضى أو خلافة لكنها ليست نسبة مغلقة على الإطلاق، أما الإستثمار أو رؤوس الأموال التى نجحت فى مصر ووصلت لمراحل جيدة من النمو والإنطلاق ووقفت على أرض صلبة وتريد أن تتوسع فى نفس النشاط فى العالم الخارجي فهذا شئ محمود ومطلوب ومشجع، هذا النوع يبحث عن فرص جديدة للتوسع إذن الإستثمارات الهاربة تماماً تختلف عن الإستثمارات التى تبحث عن فرص جديدة.

سألت الرجل عن نظرته إلى المستقبل قال لقد توقعنا العام الماضى أن يصل حجم الإستثمارات إلى 5 مليارات دولار والذى تحقق بالفعل كان 6 مليارات دولار وأتوقع للعام القادم أن يحقق إستثمارات برقم 8 مليارات دولار.

المستقبل جيد ومشجع وتحدونا الآمال العريضة فى تحقيق إنجازات على أرض الواقع بعيداً عن المزايدات والمهاترات الواقع غير محبط ولكننا نحتاج إلى تضافر جميع الجهود لتحقيق الأهداف المرجوة على مستوى الإقتصاد القومى، الخلاصة أن المستقبل مبشر وواعد وستصبح مصر خلال السنوات القادمة جاذبة للإستثمار بطريقة مرضية للجميع وسنستمر فى التطوير والعمل بواقعية من أجل إنجاز المطلوب والمطلوب ببساطة هو توفير مناخ جيد للعمل والإستثمار.

A . K . NAGGAR GROUP



Egypt's fully integrated transport group offered through three divisions

Service:-

- Egyptian Container Line Logistics — info@egyconline.com
- Naggar Shipping Company — info@naggar.com
- Alexandria Superintending Company — alexsupco@naggar.com

Ship Owning

- NSC Chartering
- Egyptian Container Line

Technical

- Damietta shipping & marine service Co.
- Norna Shipping Corporation (Ship Management)
- Dan Reefer (Cold Chain Managers)
- Naggar Engineering (Ship Repairs)

Your Cargo is in safe hands. We are committed to Quality, service speed & efficient cargo care.
Through a team of dedicated professionals
And
IT IS ALL UNDER ONE ROOF
CALL US FOR MORE DETAILS







Head office: No. 20 . Patrice Lumumba Street, P.O. Box 622 Latina District, Alexandria 21131 – Egyptian,
Tel.: +203 3906000, Fax:. +203 4890122,
Email: info@egyconline.com / info@naggar.com / chartering@naggar.com
Cairo Office : No.37, Baghdad Street, Cairo – Egypt , Tel.: +202 2917560 , Fax: +202 2917536

www.egyconline.com www.naggar.com

A . K . NAGGAR GROUP

The Transport Professionals of Egypt

A.K Naggar Shipping

IF IT CAN BE TRANSPORTED ... WE WILL TRANSPORT IT

THE LATE MOHAMED Y. NAGGAR FIRST ESTABLISHED **NAGGAR SHIPPING** IN 1897 as the first Agency Company to be run by an Egyptian. The company developed rapidly to a major Services Group in all Egyptian, Palestinian, and North Africa Ports.

In 1943 Mohamed Y. Naggar died and his sons renamed the company to **M.Y. Naggar Sons Shipping**, and built up their father's company into the largest Ship Services group in the entire area. The company became involved in Agency, Stevedoring, Storage, Coastal transport, Barging, Land transport and many other related activities.

Between 1961-1971 all shipping activities were under public sector.

In 1971 the old name of Naggar Shipping was re-established and **A.K. Naggar** actively rebuilt the two small companies into a middle-sized group. The group was involved in most shipping and ship services activities as well as many non-shipping related activities such as Hospitals and real estate.

In the mid 80's Naggar Shipping introduced a new liner department which was aimed at serving container lines calling Egyptian ports. By 1990 another subsidiary company, **Egyptian Container Services**, was established for this reason.

Through this subsidiary **A.K Naggar Group** succssfully introudced container transhipment services into Egypt for the first time through the port Damietta which became recognized as a main hub in the area.

Egyptian Container Line

A member of A.K. Naggar Group

Red Sea Bridge Service

M.V. Egyptian Dignity

	Voy	Date
Sailed suez	20	17-Oct-2006
Arrival Jeddah		19-Oct-2006
Departure Jeddah		20-Oct-2006
Arrival Suez		23-Oct-2006
Departure Suez	21	23-Oct-2006
Arrival Jeddah		26-Oct-2006
Departure Jeddah		27-Oct-2006
Arrival suez		30-Oct-2006
Departure suez	22	31-Oct-2006
Arrival Jeddah		03-Nov-2006
Departure Jeddah		04-Nov-2006
Arrival Suez		06-Nov-2006
Departure Suez	23	07-Nov-2006
Arrival Jeddah		09-Nov-2006
Departure Jeddah		10-Nov-2006
Arrival suez		13-Nov-2006
Departure suez	24	14-Nov-2006
Arrival Jeddah		17-Nov-2006
Departure Jeddah		18-Nov-2006
Arrival Suez		21-Nov-2006
Departure Suez	25	22-Nov-2006
Arrival Jeddah		24-Nov-2006
Departure Jeddah		25-Nov-2006
Arrival suez		28-Nov-2006



Suez office :
Arafat Street, Etehad Mollak Bourg El Ahlam. Port Tawfik
Tel: 062- 3342742
Fax: 062 - 3342743
E-mail: ECLSuz@egyconline.com

In recent years **A.K Naggar Group** developed to a major transport services group in the country .
Through 3 main divisions the group is offering a fully-tegrated transport service, and that is structured as follows:

TECHNICAL:

Norna Shipping Corporation
Dan Reefer
Damietta Shipping & Marine Services Co.
Naggar Engineering Works

SHIPOWNING:

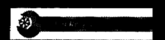
Egyptian Container Line (RORO)
Bulk Shipping interests
NSC Chartering
Norna Maritime

SERVICES:

Naggar Shipping Co.
ECL Logistics
Alexandria Superintending Co.

OTHER SUBSIDIARIES:

Medical
Real Estate
Food Processing















eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهى يكتب

الاستثمار فى مصر المحروسة الأصــــل والصـــورة صدمة الوزير وصدمة التقرير



كلما تأملت واقع الإستثمار فى مصر من خلال المعايشة اليومية للمستثمرين ورجال الأعمال يغلبنى الإحباط واليأس وأعود إلى المربع اللعين «مفيش فايدة» ويدعم هذا الإحباط ويؤكده محمود باشا محى الدين الذى يحمل (حقيبة) الإستثمار و(شنطة) البورصة و(مخلة) الخصخصة وقطاع الأعمال

حقيقة لا أدرى لماذا أتشائم حينما أرى وأسمع هذا الرجل هل الخطأ وسوء التقدير وسوء الفهم يعود إلى تفكيرى المحدود ومرجعياتى المختلفة؟ إذن لماذا كنت أتوسم خيراً فى الرجل وهو خارج السلطة؟ أتمنى مخلصاً أن أكون مخطئاً ويكون الرجل وسياساته وقراراته صحيحة وحينها سأعلن على الملأ أننى مخطئ ولا أحسن تقييم الرجال.

جلست مع مجموعة من زملائى الكتاب والصحفيين وكان محور حديثنا حول تقرير البنك الدولى الذى كان بمثابة صدمة قاسية نزلت دون إستئذان على رؤوس الجميع مؤيدين ومعارضين وبالطبع جاء ذكر محمود محى الدين صاحب الفرح ورافع رأس مصر فى المحافل الدولية وتقريباً أجمع الحضور على أن هذا الرجل يدير الإستثمار وقطاع الأعمال وكأنه يدير محل بقالة قديم فى مدينة حديثة فلا بضاعته تلائم سكان المدينة ولا طريقة إدارته تناسب الزبائن الذين يضطرون للتعامل معه وفوق كل ذلك يتعالى على الجميع ويعتبر نفسه أكبر من كل هؤلاء .. وحتى لا تتحول المسألة إلى كيمياء القبول والرفض أو مايسمى (بكيماء لإستلطاف) بينى وبين معالى الباشا الوزير فأنا من جانب لا أحب هذا الرجل ولا أطيق سماع تصريحاته وهذه حرية شخصية مطلقة فى عصر حرية الكلمة وحرية الفعل فالدولة رأت أن تكون القسمة عادلة فأعطت الناس حرية الكلمة ليقولوا ما يشاءون دون ضوابط ودون حدود وأعطت نفسها حرية الفعل دون ضوابط ودون حدود فنحن نقول بحرية وهم يعملون ما يريدون بحرية أيضاً .. إنها قمة الديمقراطية .. لكنها ديمقراطية غير مستوردة فهى صناعة محلية مائة فى المائة وغير قابلة للتداول خارج مصر وسر الخلطة السحرية بين أروقة الحزب الوطنى الحاكم الذى يؤمن بالديموقراطية التى وضعته على رأس السلطة دون تداول منذ ما يزيد على ثلاثين عاماً إننى كرهت السياسة وألاعيبها الدنيئة فلعنها الله وكل ما أشتق منها بمكان حساس ويسوس وسائس وموسوس، لكن ماذا نصنع هل نجلس على المقاهى لندفن السيئة أو نقف على النواصى لنشرب البانجو؟ هل نترك الجمل بما حمل ليمر دون حساب ودون إستئذان؟ إننى أنظر إلى تركيبة الحزب الوطنى على جميع مستوياته سواء على مستوى قريتى التى أنتمى إليها أو مركزى الذى يضم قريتى أو على مستوى المحافظة أو على مستوى الدولة . أتراجع عن الإنغمار والمشاركة مخافة الذوبان فى هذه التشكيلات مما يعرضنى لتلقى العدوى .. عدوى السلبية وتكبير الدماغ كمقدمة للإنتظام فى صفوف مدرسة الفساد لدراسة مبادئ التربح والإستغلال والتزوير والسرقة .. أتراجع يقيناً أن الإنضواء تحت عباءة هذا الحزب سيكون بداية الإنهيار السلوكى على المستوى الشخصى هذا رغم عضويتى فى هذا الحزب لكنها عضوية ورقية غير فعالة لإن الحزب لا يبحث عن «الكفاءات» وإنما يبحث عن «كومبارسات» لا يعرفون إلا الموافقة والتصفيق وقول كلمة «نعم».

أرانى تحولت من الاستثمار فى مصر وتقرير البنك الدولى المفزع إلى محمود محى الدين إلى الحزب الوطنى لكن يبدو أنها حلقات يرتبط كل منها بالآخر فالحزب الذى أفرز محى الدين وحمله حقيبة الإستثمار فأدارها بطريقته التى أثمرت تلك النتائج المخجلة التى أعلن عنها البنك الدولى ، أعود إلى مناخ الاستثمار فى مصر حيث أعلن الوزير أن حجم الاستثمار فى حجم مصر إلى 6.1 مليار دولار وهو رقم كما يقول الوزير يوازى ثلاثة أضعاف ما كان عليه منذ عامين فقط عندما جاءت قيادات الوزارة الحالية!!

وهنا أتساءل بمنتهى الهدوء

* أولاً : هل هذا الرقم صحيح؟
* ثانياً: فى حالة صحته ما هى المعايير الدولية التى استند عليها الوزير؟
* ثالثاً: فى حالة صحته أيضاً هل معنى ذلك أن حجم الاستثمار فى مصر عام 2004 كان لا يزيد عن 2 مليار دولار؟

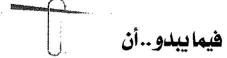
معنى ذلك أيضاً أن الدولة وكبار مسئوليها كانوا يكذبون علينا من خلال أرقام مضروبة ؟ وأتساءل كذلك كم تبلغ نسبة استثمارات البترول والغاز من هذا الرقم؟ وأسترسل فأتساءل لماذا تم ضم عوائد بيع القطاع العام وتضمينها إلى هذا الرقم؟ وهل تم ضم عوائد المصريين العاملين بالخارج إلى هذا الرقم؟ مجموعة تساؤلات وإستفسارات حول رقم 6.1 مليار دولار حجم استثمارات أجنبية لمصر، هذه الاستفسارات ستؤدى بهذا الرقم إلى الإنكماش إلى أقل من الثلث ليصبح 2 مليار دولار. لكن لن أتشاءم وأكون واقعياً وسأضطر لركوب الموجة .. موجة التصريحات الوردية والأرقام المفبركة أوافق على الرقم إياه 6.1 مليار وليذهب تقرير البنك الدولى إلى الجحيم، وليبحث الوزير وزملاؤه عن جهة ملاكى لتكتب لهم تقرير خصوص يشيد بأن الاقتصاد المصرى والاستثمار فى مصر يسير كأحسن ما يكون،

أتوجه بسؤال للسيد الوزير المعجزة بصفتى مواطن مصرى يعشق تراب هذا الوطن دون مزايدات هل رقم 6.1 (على افتراض صحته) يناسب قدرات دولة وشعب ووطن اسمه مصر. سيادة الوزير هل سمعت عن حجم الاستثمار فى تونس؟ هل سمعت عن حجم الاستثمار فى الإمارات؟

هل سمعت عن حجم الاستثمار فى بعض دول إفريقيا التى تحاول النهوض؟

سيادة الوزير .. كن واقعياً وأعلن الأرقام الصحيحة وضع يدك على الداء وابدأ فى كتابة روشتة الدواء بإخلاص وواقعية ودون مساحيق.

سيادة الوزير إننى أنتظر أن تعلن العام القادم أن حجم الاستثمار تضاعف وأتوقع أن تضمن الرقم القادم مقابل رخصة شبكة المحمول الثالثة وعوائد الخصخصة وثمن العقارات التى اشتراها الأجانب والعرب فى مصر إننى أبحث عن الحق والحقيقة فى مجتمع تداخلت فيه الخطوط والخيوط وأصبحت اللون الرمادى هو اللون الرسمى فى هذا الوطن.



فيما يبدو.. أن

* الأحزاب السياسية فى مصر لا جدوى من وجودها على الإطلاق فلا هى أحزاب بالمعنى السياسى لكلمة حزب ولا هى سياسية بالمعنى الحزبى الدقيق، ورؤساء تلك الأحزاب فى رأيى لا يصلحون لعضوية المجالس المحلية .. إذن ما هو المخرج من هذه الأزمة، أحزاب ضعيفة وقيادات أضعف لابد وأن تنتج معارضة مشوشة غير عملية غير فعالة.
* مافعله طلعت السادات يندرج تحت بند "فوضى الأداء البرلمانى" فلا الشعب إستفاد ولا قضاياه تم حلها وكل دوره الدخول فى مناوشات ومشاحنات لا طائل منها.
* د/ مصطفى السعيد رئيس اللجنة الإقتصادية بمجلس الشعب يهاجم الحكومة متهما إياها بعدم القدرة على السيطرة على الأسعار مما جعلها تنقلب إنفلاتاً غير محمود العواقب وجاء ذلك فى إفطار جمعية المالية العامة السنوى .. ترى هل يتسق هذا مع العقل إن رئيس اللجنة الإقتصادية لحزب الأقلية والوزير السابق يهاجم ويعترف إذن ما هو دوره وما هى رؤيته، وما هو الحل من وجهة نظر سيادته.
* عمر أفندى – بنك الإسكندرية ومحطات هامة فى مسيرة قطار الخصخصة الذى يسير بعشوائية متوسط كتلة ضبابية شرسة وترى هل محمود محى الدين هو الرجل المناسب لهذة المرحلة ولهذا الملف بالذات؟؟
* كمية وحجم الفساد فى مصر خلال الربع قرن الماضى تمثيل الأعلى فى تاريخ مصر وأدعوا أحد المراكز البحثية فى دراسة هذا الموضوع من خلال ملفات الفساد الكبرى التى تم إكتشافها فى مصر خلال تلك الفترة.
* أنس الفقى – على المصلحى – محمود محى الدين – عثمان محمد عثمان لماذا أصبحو وزراء؟
* محمد لطفى منصور وزير النقل أدعوه إلى القيام برحلة إلى أولياء الله الصالحين – لعل وعسى.



بناء عظيم .. يعالج العديد من الأمراض

قبل التطرق لهذا الموضوع الشيق لابد أن نذكر أولاً فضل وإجتهادات د/ أحمد نصار المتخصص فى علاج الأمراض بالأهرامات دائماً ما يقولون بأن الأهرامات هى إحدى عجائب الدنيا السبع نظراً لبنائها العظيم الذى يضم تحت أحجارة العملاقة أسراراً أو قصص عجيبة.

بقلم/ وسام غنيم

ماهى فكرة العلاج بالأهرامات؟

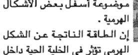
إتجه د/ أحمد نصار للبحث عن السر الكامن فى الشكل الهرمى وإستخدامه كعلاج وقد إكتشف بعد محاولات عديدة بأن الشكل الهرمى يولد نوعاً من الطاقة والتى أطلقت عليها فيما بعد الطاقة الهرمية أو البيوكهرومغناطيسية والتى تؤثر بدرجات فى الأجسام والأعضاء المصابة حتى تعمل فى النهاية على إعادة التوازن للطاقة بداخلها حتى تصبح أكثر قدره على المقاومة والتخلص من المرض.

ماهو تأثير الشكل الهرمى وكيف تتولد هذه الطاقة؟

أشار د/ أحمد نصار بأن الشكل الهرمى عموماً يعمل فى مجال معين من الطاقة والتى أمكن قياسها بواسطة علماء من وكالة ناسا الأمريكية لعلوم الفضاء وتم تحديدها بـ 100 مليون فولت إلكترونى كما قام بقياسها عالم تشكيوسلوفاكى أخر يدعى كاريل دريال وهو مهندس متخصص فى مجال الإلكترونيات تفرغ عام 1949 لدراسة الهرم وتوصل فى النهاية إلى أن موجات الطاقة فى الهرم بإمكانها طرد أو إزاحة الـ ديبل (جزئ الماء) والذى يحمل شحنة مزدوجة سالبة وموجبة ومن المستحيل عليها التخلص منها.

هل للشكل الهرمى تأثيرات أخرى؟

وبعد أن توالت الإهتمامات بشكل متزايد وفى مختلف النواحى العلمية فى العالم للكشف عن تأثير الهرم سواء كان فى معامل الطاقة الذرية الأمريكية أو فى معهد وايزمان للطاقة أو فى وكالة ناسا، وقد أفضت هذه الدراسات إلى العديد من النتائج حول تأثيم الشكل الهرمى فى المادة وفى الجسم فمثلاً اكتشفوا أن شفرات الحلاقة المستخدمة يمكن أن تعود لحالتها الأولى .. كما أن اللحوم والتفاح والعديد من الفواكه يمكن حفظها فلا تفسد بل تجف وهى موضوعة أسفل بعض الأشكال الهرمية .



إن الطاقة الناتجة عن الشكل الهرمى تؤثر فى الخلية الحية داخل جسم الإنسان وفى الجهاز العصبى وكهربة الجسم الحى وهى باختصار شديد تعيد التوازن للخلية الحية.

فالهرم يخلق مجالاً مغناطيسياً له حسابات دقيقة، بالإضافة إلى أن المجال المغناطيسى للأرض، وتقابل المجالين هو الذى يولد الطاقة داخل الهرم وهذه الطاقة هى التى تحدث تأثيرها فى الجزء المصاب فى الجسم أو الخلية الحية.

كيف تتم عملية العلاج بالأهرامات؟ وما أهم الصعوبات التى واجهتها فى هذا الشأن؟

من الأهمية أن نؤكد على أن تأثير الهرم يكمن فى الثلث السفلى منه وبناء على ذلك قمت بصناعة الأشكال المستخدمة فى العلاج بنفسى استطعت صناعة وإنشاء الأهرامات ذات أحجام متعددة وبمقاييس محددة وطبقاً لحسابات فلكية واتجاهات محددة ومدروسة بدقة وطبقاً للمقاييس العلمية للأهرامات الكبيرة ثم بعد ذلك بدأ د/ أحمد نصار فى إجراء التجارب على العديد من الأمراض.

ومن المشاكل صعوبة إقتناع المريض بالفكرة لذلك احتاجت التجارب الأولى لكثير من الجهد فى الاقناع وصولاً إلى الاستجابة بالفكرة.

* طبق د/ أحمد نصار التجربة على إحدى الحالات التى كانت مريضة ومصابة بنوع من الأورام وبعد عرضها على الأطباء قالوا إنها فى حاجة إلى عملية جراحية وللأسف كان نموها الجسمى ضعيف ولا يحتمل إجراء عملية مما دفع الأطباء إلى تأجيل إجراء هذه الجراحة نظراً لحالتها الصحية وأيضاً لارتفاع تكاليف مثل هذه العلاجات.

ومن هنا جاءت فرصة تطبيق الفكرة فقام بإجراء عدة جلسات لها تحت الأهرامات وبالرغم رفض أم الطفلة على ذلك إلا مع تصميم الزوج أقنعها بالفكرة واستمرت هذه الجلسات لمدة خمسة وعشرون يوماً وعلى فترات منقطعة مع تناول كمية محددة من المياه التى يقوم الدكتور بوضعها أسفل الهرم مدة معينة حتى تتغير وتصبح مياهها هرامية.

وبعد هذه المدة ذهب د/ أحمد نصار والمريضة إلى معهد الأورام بالقاهرة لإعادة الكشف وعمل الأشعة والتحاليل اللازمة وكانت المفاجأة ... حيث إكتشف الأطباء أن الورم زال تماماً وأن الحالة شفيت وبدون جراحة وهو ما أكد نجاح هذه الطريقة الجديدة وأن الاستخدام المختلف للأهرامات قد يعطى نتائج مذهلة وشجع د/ أحمد نصار إجراء العديد من التجارب على بعض الحالات الأخرى فى محيط العائلة والأقارب ومن بينهم أمرأة كانت تعانى من بعض الإلتهابات فى المرارة وعن طريق هذه الجلسات تم شفاؤها والحمد لله يقول د/ أحمد وأنا كذلك أصبت بالتهاب فى حدقة العين وانتفاخ فى الجفن والوجه، بسرعة ذهبت إلى الطبيب بالتهاب فى حدقة العين وانتفاخ فى الجفن والوجه وبسرعة ذهبت إلى الطبيب المعالج.

فقال لى لابد من إجراء جراحة عاجلة ولم أكن على إستعداد لإجراء هذه الجراحة فبدأت فى علاج نفسى بالأهرامات عن طريق هذه الجلسات الهرمية من ساعة إلى ثلاث ساعات يومياً.

والغريب أن الألم زال بعد ثلاثة أيام وقد فوجئ الطبيب بهذه النتائج غير العادية وكل هذا دفعنى وشجعنى بالطبع على عمل نماذج أخرى من الأهرامات وإجراء المزيد من التجارب حول استخدام الأهرامات فى العلاج لمختلف الأمراض.

ما هى الأمراض الأخرى التى تعالج بعلم الهرميات؟

اهتم د/ أحمد نصار بالعلاج بهذه الطريقة للأورام وكالات القصور الجنسى على أساس أن الاضطرابات الجنسية فى الأساس اضطرابات سيكولوجية داخل جسم الإنسان.

كما يعمل على إعادة التوازن داخل خلايا الجسم الإنسانى العصبية كما يستخدم فى علاج حالات التجميل حيث كانت بعض السيدات يعانين من انتشار بعض التجاعيد فى الوجه والحمد لله ثم شفاؤهن كما يستخدم فى علاج حالات السمنة والنحافة لأن هذه الحالات تنتج عن عمليات اختلال فى الغدد وهذه الطاقة الناتجة عن الأهرام بإمكانها إعادة التوازن الهرمونى إلى الجسم الإنسانى بشكل عام.

أما عن علاج مرض السكر: حيث تم عن طريق جلسات الأهرامات أكثر من 10 حالات مصابة بالسكر.

كما تم علاج حالات مصابة بأمراض نفسية والحالات المصابة بالسلوك العدوانى عن طريق الاسترخاء تحت الأهرامات المعدة فى أماكن مخصصة لعلاج الحالات النفسية.

كما تم علاج بعض حالات الإدمان والتى كان يلزمها جلسات عديدة حتى يتم شفاؤهما من إدمان المخدرات بأنواعها المختلفة.

كما تم علاج بعض حالات السرطانات والتى حققت نتائج رائعة أذهلت الأطباء.

ولكن هل هناك حالات مرضية عجزت الطريقة الجديدة عن علاجها؟

بالطبع هناك حالات يمكن علاجها وتستجيب للعلاج وبسرعة غير عادية، وأيضاً هناك حالات أخرى تستعصى على العلاج والأمل فى النهاية يعود إلى مشيئة الله.

وفى النهاية لا يسعنا إلا أن نتمنى أن تصبح علوم الأهرامات مادة للدراسة فى بعض الكليات المتخصصة حتى يمكن الاستفادة منها على مستوى أشمل وأوسع.

ويتم تأسيس جمعية أهلية خاصة بعلم الهرميات لإفادة البشر فى العلاج وكذلك لتنشيط السياحة العلاجية وإنشاء القرى السياحية لرفع الدخل القومى .



رغم صمود المعالم الطبيعية من آلاف السنين...

...إلا أن قدرة الخالق فوق كل القوانين

بقلم/ولاء حمزة

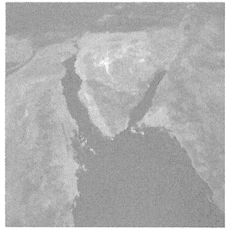
بسم الله الرحمن الرحيم

إنما أمره إذا أراد شيئاً أن يقول له كن فيكون * فسبحان الذى بيده ملكوت كل شئ وإليه ترجعون

صدق الله العظيم

• تحول البحر الأحمر لمحيط كبير
• الشعاب المرجانية وإنتهاك القوانين البيئية

• خليج العقبة وحزام النشاط الزلزالى
• الإعجاز الإلهى وإكتشاف العلماء للبحر الثالث



دراسات عميقة للبحر الأحمر المميز فى شكله والفريد فى موقعه وتكوينه

- يتميز البحر الأحمر بشكله العجيب والفريد فى تكوينه كما أنه يضم كميات هائلة من المعادن والثروات الطبيعية كما أن نصف حدود مصر الساحلية تطل عليه ويمثل الشريان الملاحى الأساسى لقناة السويس وتمر به 12% من حجم التجارة العالمية وثروتها الطبيعية هذه ناجمة بفعل الكسر الموجود فى أعماقه نافذاً إلى الطبقات السفلى من الكرة الأرضية مع الحمم البركانية المكونة لهذه المعادن.

- كما يعد البحر الأحمر أكثر البحار إثارة للجدل ولا يزيد أوسع عرض له (عند المنتصف تقريباً) 350 كيلو متراً فقط ورغم ذلك يبلغ متوسط عمقه فقط 538 متراً. ورغم هذا التميز إلا أنه تم نشر إكتشاف علمى مثير بمجلة الطبيعة الشهيرة «نيتشر» ألا وهو حدوث إنشطار بالبحر الأحمر من جهة مضيق باب المندب حيث وصلت مسافة هذا الإنشطار بالعام الماضى 8 أمتار عند إلتقاء القشرتين الأرضيتين لكل من قارة أفريقيا مع الجزيرة العربية وبالتالى أيضاً منطقة الخليج العربى يضيق بدوره بمعدل سنتيمتر واحد كل عام.

تحول البحر الأحمر لمحيط كبير

هناك تغيرات چيولوچية خطيرة يشدها قاع البحر الأحمر هذا ما أكدته ورصدته أحدث صور الأقمار الصناعية شديدة الدقة وبذلك قد يتحول البحر الأحمر إلى محيط كبير كما أكد د. عادل يحيى أستاذ الچيولوچيا والرئيس السابق لهيئة الإستشعار عن بعد فى جريدة « الأخبار » أن البحر الأحمر يطلق عليه لقب « البيبى أوشن» بالإنجليزية أى المحيط الصغير حيث أن التعريف العلمى للمحيطات لا يعنى إتساعها بقدر ما يحدث له من إتساع تدريجى فى باطنه مثلما حدث فى المحيط الأطلنطى الذى كان سبباً فى إنفصال الأمريكتين عن أفريقيا فى الأزمة البعيدة.

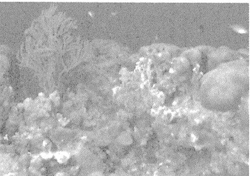
خليج العقبة وحزام النشاط الزلزالى

إن حدوث هذا الإنشطار قد يؤثر على المنطقة بأكملها حيث أنه من الممكن أن ينقل المنطقة داخل حزام النشاط الزلزالى بفعل القشرة الأرضية وإزاحتها والتأثير سيكون أكثر على خليج العقبة الذى يعد إمتداداً طبيعيا للخصائص الچيولوچية للبحر الأحمر كما أشار د. زغلول النجار أستاذ الچيولوچيا وعلوم الأرض إلى أن الأرض نشاطاً "ديناميكياً" أو متحركا يتمثل فى حركة ألواح الغلاف الصخرى لها فتتحرك تلك الألواح بفعل الطاقة المندفعة من باطن الأرض نتيجة للثورات البركانية فإما تتباعد تلك الألواح من بعضها مكونة قيعان البحار والمحيطات وأما تصطدم ببعضها مكونة السلاسل الجبلية ومن الصعب توقع موعد حدوث هذه التأثيرات على البحر الأحمر حيث أن هناك حركة دائمة تحدث فى كل الصفائح الأرضية.

الشعاب المرجانية وإنتهاك القوانين البيئية

* بخلاف التغيير الذى سيحدث بالمنطقة مع إختفاء الكثير من المعالم التى تعودناها منذ آلاف السنين فهناك مظاهر عديدة للتلاعب بالطبيعة مما ينتج عنه التأثير السئ مما يعد فى حد ذاته كارثة.

* إن ما يحدث بسواحل البحر الأحمر من تدمير لكنوز مصر الطبيعية يعتبر إنتهاك لقوانين الطبيعة والبيئة فخلال الـ 15 سنة السابقة تم ردم وتدمير حوالى 3 ملايين متر مكعب من الشعاب المرجانية أمام سواحل محافظة البحر الأحمر لتنفيذ مشاريع إستثمارية ورغم إعلان قوانين البيئة إلا أنه حتى اليوم يتم ردم وتدمير مساحات أخرى من الشعاب المرجانية كما أشار د. محمود المنعم القيسونى فى إحدى مقالاته بأن الغرامات المالية تشكل ملاليم بالنسبة للمستثمرين ومازال الوضع كما هو حتى يومنا هذا مما أدى إلى إختفاء كائنات بحرية رائعة وستكون لها أضرار بالغة على السواحل خلال السنين القادمة بسبب إرتباك تيارات الماء من هذا العبث والتدمير.



* كما مرت أيضاً خمس سنوات كاملة على إستغاثة الجمعيات الأهلية وبعض الجهات الأجنبية والتى نشرت بالصحف ويمكاتب عديدة تشير إلى الصيد الجائر لكائن خيار البحر أمام سواحل البحر الأحمر والذى قارب على الإنقراض وأدى إلى إنتشار الأمراض القاتلة بالشعاب المرجانية يضاف لذلك تجاهل جميع وزارات الدولة لقوانين البيئة لقناعتهم أن هذه القوانين تطبق على المواطنين وعلى القطاع الخاص فقط مع غض البصر عن كل ماهو حكومى.

الإعجاز الإلهى وإكتشاف العلماء للبحر الثالث

ورد ذكر البحار فى القرآن الكريم فى 99 أية وقبل تطور العلم كان البحر مكاناً مجهولاً للناس ثم شرح العلم الحديث آيات الله فى البحار فى قوله تعالى: «مرج البحرين يلتقيان بينهما برزخ لا يبغيان فبأى آلاء ربكما تكذبا يخرج منهما اللؤلؤ والمرجان» والمرج يعنى حركة المياه الدائمة ذهاباً وإياباً ويلتقيان المقصود بها يتقاربان ولا يصطدمان.

والبرزخ يعنى الحاجز ويقع عند جبل طارق الذى يقع بين المالحان البحر المتوسط والمحيط الأطلسى ومنطقة باب المندب الذى يقع بين المالحان البحر الأحمر والمحيط الهادى والدليل على ذلك قوله تعالى « يخرج منها اللؤلؤ والمرجان » لا يخرجان من المياه العذبة . «ولايبغيان» أى لا تستطيع مياه البحر أن تدخل فى مياه الآخر لوجود هذا البرزخ. وقد حيرت كلمة «برزخ» المسلمين الأوائل كما يقول الباحث الإسلامى ماهر أحمد الصوفى وكان العلماء قديماً يسألون بعض البحارة الذين يمرون من هذه المنطقة هل رأيتم حاجزاً بين البحرين فيقولون لا. وبعد فترة صورت سفينة فضاء أمريكية نقطة إلتقاء البحرين عند جبل طارق وأيضاً عند باب المندب وعندما عادوا بالصور فوجئوا أن الصورة لا تحمل فقط لونى البحر المتوسط والمحيط الأطلسى ولكن بينهما لون ثالث وهناك أيضاً لون ثالث غير لونى البحر الأحمر والمحيط الهادى فأرسلوا هذه الصورة إلى الأكاديمية البحرية التى شكلت بعثة برأسها عالم البحار الأمريكى «كوفو» لإجراء أبحاثها نظراً لإختلاف لون المياه مع الكثافة والمعادن والأعشاب والحيوانات البحرية الموجودة فى هذه المنطقة عن مثيلاتها فى البحرين السابقين كما أن البحار الثلاثة بألوانها المختلفة لا تختلط مياهها وأمام هذا الإعجاز الإلهى أعلن البحار الأمريكى «كوفو» إسلامه وإكتشف بذلك العلماء البحر الثالث الذى خلقه الله بين البحر والمحيط ليكون حاجزاً بينهما فهذا هوالله وقدرته وإرادته إذا أراد شيئاً أن يقول له كن فيكون.

****

منوعات إنترناشيونال

همسات

* لا تنتظر الزمن .. فالزمن لا ينتظر أحداً.
* ليس المهم أن تعلم .. ولكن الأهم أن تعمل
* المصاعب كالجبال الشاهقة .. تنبسط أمامك كلما إرتفعت فوقها.

صوت حواء فى خطر

النساء أكثر من الرجال إصابة بالتهابات الأحبال الصوتية وذلك بعد دراسة طبية أثبتت أن حواء تنطق من فمها كل ساعة 1000 كلمة كحد أدنى!!

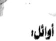
أغرب اليوميات

إكتشفت سيدة بولندية بعد وفاة والدتها وجود 728 مذكرة ضخمة دونت فيها الأم أغرب يوميات حتى الآن فلقد دونت الأم طوال 57 عاماً كل لحظة فى حياتها بدءاً من الحرب العالمية الثانية وحتى وفاتها عام 2000 فقد دونت مثلاً ماذا أكلت فى يوم ما وكم مرة دق التليفون بمنزلها وماذا أحضرت لها أبنتها عندما زارتها فى أحد الأيام وكم مرة رن جرس منزلها فى يوم معين كما ذكرت البرامج التليفزونية التى شاهدتها ولم تنس أيضاً الإشارة إلى عدد الإعلانات التى تخللت البرنامج !!!

لص هوايته كشفت سرقته.

لم يستطع لص يهوى الموسيقى من مقاومة إغراء العزف على بيانو وجده فى منزل كان يسرقه فى بلدة "تايل ليل" بهولندا فأيقظت موسيقاه صاحب المنزل الذى بدوره أستدعى الشرطة للقبض على اللص الفنان.

عادات المصريين أثبتت فاعليتها



نوم القيلولة الذى أعتادت عليه الأسر المصرية منذ القدم أثبتت الدراسات العلمية أنه من أفضل الطرق وأسهلها لإسترجاع كفاءة عضلات الجسم وإزالة التوتر والعناء حتى أن بعض الشركات فى اليابان تحدد ساعات لموظفيها أثناء النهار ليستطيعوا أن ينعموا فيه بنوم القيلولة كما نجد أن بعض المطارات الأمريكية خصصت أماكن للمسافرين الذين يبقون فيها لفترات طويلة أثناء النهار ليناموا ظهراً.

أوائل



* أول خريطة فى العالم رسمها الصينيين عام 600 قبل الميلاد.
* أول ماكينة خياطة صنعت عام 1790م.
* أول من إستخدم طوابع البريد هم الإنجليز عام 1940م.

قصة إسم

يرجع أصل كلمة "مرفت" إلى تركيا مأخوذة من إسم مروة حيث أخذها الحجاج التركيون من الحجاز وكانوا ينطقون حرف "الواو" "ف" كما أن التاء المربوطة فى آخر الإسم تفتح على شاكلة "عصمت وعزت وثروت" فقد كانت أصلها: عصمة وعزة وثروة ولذا صارت مروة "مرفت" وصارت توحيدة "تفيدة".

حكمة العدد

عزيزى القارئ: الكنز الحقيقى موجود داخلك .. فأعثر عليه !!

طرق الإعتذار من وحى الأبراج

* برج الحمل: يعتقد أصحابه أنهم من الصعب أن يرتكبوا أى عمل يستوجب الإعتذار وفى حالة اقدامهم على الاعتذار وهو إحتمال نادر جداً يكون إعتذارهم بكلمة أسف لا أقل ولا أكثر.
* برج الثور: أصحابة يخشون المواجهة عند إرتكاب الخطأ مما قد ينتهى بهم الأمر إلى تحويل أصدقائهم إلى أعداء بسبب تقاعسهم عن الإعتذار.
* برج الجوزاء: يعتقد أصحابة أنهم معصومون من الخطأ فهم لا يعتذرون على الإطلاق ويفضلون التصرف وكأن شيئاً لم يكن بدلاً عن الإعتذار.
* برج السرطان: أصحابة يشعرونك أنت بالأسف أنك طلبت منهم الإعتذار عندما يرتكبون الخطأ فأصحابة على إستعداد لحرق أيديهم وتقطيع أصابعهم ليظهروا مقدار ندمهم.
* برج الأسد: أصحابة مرحون حتى وهم يحاولون إصلاح ما أفسدته حماقتهم فهم مستعدون للركوع وتقديم الزهور وعمل كل ما يلفت الإنظار لإصلاح ما أفسدوا.
* برج العذراء: أصحابة يقومون مسبقاً بإعداد نص لما يريدون قوله حتى إعتذارهم الحقيقى الصادر من القلب يبدو كأنه نص مكتوب.
* برج الميزان: يتميزون أصحابة بالصراحة ولا يترددون فى الإعتذار إذا أدركوا خطأهم بكل الوسائل الممكنة للتعبير عن أسفهم.
* برج القوس: أصحابه لا يؤمنون بالأسف أو الإعتذار حتى إذا أخطأ الأخرون بحقهم فانهم لا يهتمون ولا يتوقعون منهم الإعتذار.
* برج الجدى: لا يقبل أصحابة الأسف بسهولة فإرضاؤهم صعب جداً جداً.
* برج الدلو: أصحابة صادقون ومتساهلون ولا يترددون كثيراً فى الإقدام على الإعتذار.
* برج الحوت: لا يستسلمون بسهولة ولامجال للإعتذار واذا طلب منهم ذلك يشعرونك بأن إنطباعك غير صحيح.

دنيا المرأة

نصائح لكل إمرأة

نصائح ذهبية للعناية بالشعر

لتقوية الشعر

ملعقة مايونيز + ملعقة عسل + ملعقة زبادى + ملعقة زيت زيتون + صفار بيضة

تخلط جميع المقادير ويعمل منها حمام للشعر لمدة ساعتين على الأقل

للشعر الجاف

أخفقى مقدار بيضتين إلى أربع بيضات حسب طول شعرك وكثافته بللى جذور شعرك بالبيض بواسطة قطنة أو فرشاه ثم وزعى البيض على باقى شعرك ثم دلكى شعرك بعمل مساج كامل لفروة الرأس ثم إرفعى شعرك إلى أعلى الرأس ثم إلبسى عليه بلاستيك لمدة ساعة ثم إخلعى البلاستيك وإتركى شعرك حتى يجف ثم إغسليه بالشامبو والبلسم.

للشعر المتقصف



إخلطى مقدار بيضتين ثم أضيفى إليهما ملعقتين من زيت الجرجير أو زيت الذره وأخفقيه جيداً.

بللى جذور شعرك بالخليط ثم دلكى شعرك لأعلى بباقى الخليط

إعملى المساج لمدة خمس دقائق وإرفعى شعرك لأعلى

إلبسى غطاء بلاستيك لمدة ساعة ثم إغسلى شعرك بالشامبو والبلسم

للشعر الدهنى

إخفقى صفار بيضتين إلى أربع بيضات حسب طول شعرك وكثافته ثم بللى جذور شعرك بالبيض .. وإتبعى باقى الطريقة كما سبق ذكره

أسهل الوسائل لتنظيف البشرة

قناع الزبادى والبيض

المكونات : بياض بيضة واحدة، 4–5 ملاعق زبادى

الطريقة : يضرب البيض (البياض) حتى يتماسك قليلاً ثم يضاف إليه الزبادى ويخلط الإثنان جيداً

الإستعمال : ضعى الخليط على العنق والوجه وإتركيه لمدة ربع ساعة وتمسح البشرة بماء ساخن ثم بماء بارد بإستعمال قطعة قماش من القطن

البشرة الدهنية: يضاف للخليط ملعقة صغيرة من عصير الليمون

البشرة الجافة: يضاف للخليط ملعقة صغيرة من عسل النحل

قناع منظف للبشرة الدهنية

المكونات : 4/1 فنجان بودره الشوفان + 2/1 كوب زبادى + 2 ملعقة صغيرة عصير ليمون

الطريقة : يخلط الشوفان مع الزبادى ويقلب الخليط جيداً

الإستعمال : يدهن الخليط على العنق والوجه ويترك لمدة نصف ساعة ثم يشطف بالماء الفاتر المضاف إليه عصير الليمون

قناع منظف للبشرة الجافة

المكونات : 2/1 ملعقة صغيرة خميرة البيرة + ملعقة صغيرة عسل نحل + 2/1 ملعقة صغيرة من خل التفاح + ملعقة كبيرة من الكريمة + 2 صفارين + لبن

الطريقة : تضاف جميع المكونات لبعضهما وتخلط جيداً

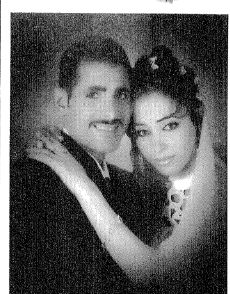
الإستعمال : توضع طبقة خفيفة من زيت الزيتون أو زيت السمسم على البشرة ثم يوضع فوقها القناع السابق ويترك لمدة 15 – 20 دقيقة ثم يشطف باللبن المخفف بالماء



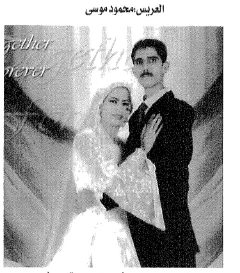
العروس: رضوى محمد
العريس: محمود موسى



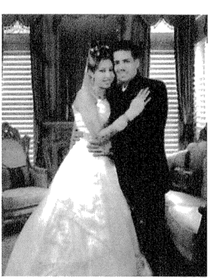
تهنئة من الكاتب الصحفى محمد شاكر والأستاذة وداد شلبى للعروسين محمد مصطفى عرفة موظف بكلية العلوم ونهى محمد رزق



أ/ الشربينى عبد المعبود بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا يقدم أجمل التهنئة للعروسان وليد بلبل وجيهان عبد المعبود بحفل الزفاف مع أجمل وأرق الأمنيات



العروس: إيمان يوسف العريس: تامر عثمان



فى حفل عائلى بهيج جمع الأهل والأصدقاء تم زفاف محمد سمير شبل على الآنسة سماح محمد

عيد ميلاد سعيد



سناء على محمد

مريم محمد أحمد

نرمين جلال رشدى
تهنئة من بابا جلال وماما زيزى وخالو نادر جلال بالإنتهاء من المرحلة الإبتدائية وحصولها على المركز الأول فى ألعاب القوى



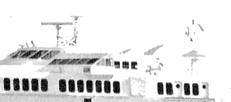
يوسف حسنى كامل

حبيبة محمد موسى

فرح محمد موسى

تهنئة قلبية

يتقدم السيد/ السيد عبد الجيد سيد
بخالص التهنئة
(إلى الأستاذة الفاضلة/ عزه غانم)
بمناسبة ترقية سيادتها رئيساً للإدارة المركزية للشئون الإقتصادية ندباً
للهيئة القومية لتخطيط مشروعات النقل
ويتمنى لسيادتها دوام الترقى والتوفيق





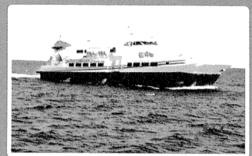








العبارة مزودة بجهاز منع الشعور بالإهتزازات البحرية



سعة العبارة 640 راكبا جراج يسع 175 سيارة